

# motos

2000

**COMPARATIVA**  
**SUZUKI GSX-S1000 GX**  
**VS. BMW S1000XR**  
**VIAJERAS**  
**INTER**  
**ESTELARES**

**PRUEBA**  
**DUCATI**  
**STREETFIGHTER**  
**V4S**  
**AMORE**  
**MIO**

**PRUEBA**  
**HONDA**  
**ADV350**  
**CREANDO**  
**MARCA**

**PRUEBA**  
**ROYAL ENFIELD**  
**HIMALAYAN**  
**TRAIL SUAVE**

**CONTACTO**  
**SUZUKI**  
**GSX-8R**  
**CON LA**  
**SONRISA**  
**PUESTA**

**SÚPER**  
**GUÍA**  
**PRECIOS**  
**2024**  
**MÁS DE**  
**700**  
**MODELOS**  
**EN DETALLE**



**PRUEBA**  
**KYMC**  
**AK 550 PREMIIJM**  
**MÁS**  
**COMPLETO**

**PRUEBA**  
**BMW F 900GS**  
**ADVENTURE**  
**CON MUCHA**  
**AMBICIÓN**



**DOSSIER**  
**BOTAS**  
**DE MEDIA CAÑA**  
**CALZADO**  
**MULTIUSO**





# THE DARK SIDE OF JAPAN



MT-09  
AHORA  
DESDE **140€** AL  
MES\*

Entrada 1.222,30€ 35 cuotas de 140€  
y una última cuota de 5.418,54€  
TIN: 6,49% T.A.E. 8,57%

   [www.yamaha-motor.eu](http://www.yamaha-motor.eu)

 **YAMAHA**  
*Revs Your Heart*

\*Ejemplo de financiación para Yamaha MT-09 35Kw. PVP: 10.999 €. Precio promocional financiando: 9.799 € (incluye descuento por sobre tasación entregando moto usada 1.200 €). Entrada: 1.222,30 €. Importe total financiado: 8.915,48 € (incluida comisión de formalización del 3,95%: 338,78 €). 35 cuotas de 140 € y una última cuota de 5.418,54 €. Total intereses: 1.403,06 €. Coste total del crédito: 1.741,84 €. Importe total adeudado: 10.318,54 €. Precio total a plazos: 11.540,84 €. TIN: 6,49%. TAE: 8,57%. Sistema de amortización francés. Prima opcional de seguro mensual: 12,48 € (impuestos incluidos). Importe a domiciliar con seguro opcional: 35 mensualidades de 152,48 € y una última mensualidad de 5.431,02 €. Financiando con Banco Cetelem S.A.U. hasta el 31/10/2024.

Seguro opcional de protección de pagos: seguro de fallecimiento, incapacidad permanente total, incapacidad temporal y desempleo contratado con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España, registradas con las claves E-129 y E-130 en el Registro de la DGSFP, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A.U. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con la clave OV-0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil Profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Las aplicaciones de las coberturas están supeditadas a las condiciones generales y particulares de la póliza. Consulta aseguradoras con las que Cetelem ha suscrito contrato de agencia en [www.cetelem.es/seguros](http://www.cetelem.es/seguros)



# 30 COMPARATIVA SUZUKI GSX-S 1000 GX Vs. BMW S 1000 XR

Si eres entusiasta de las motos poderosas y de los viajes de largos recorridos puede que estas dos bellezas te interesen. Son dos “motazas” que reescriben la idea de rutera de larga distancia, cargadas de tecnología y rebosantes de potencia y comodidad.



## 22 PRUEBA DUCATI STREETFIGHTER V4 S

Una de las naked más poderosas del mercado, tan atrayente como enigmática y, a la vez, sorprendentemente fácil de pilotar y muy llevadera en rutas de media-larga distancia. Si se es comedido con el puño derecho se le puede sacar mucho jugo.



## CARTA DEL DIRECTOR

### Diez años de vida

Hola, ¿Cómo estás? Hoy quiero contarte que hace exactamente diez años estrenamos la revista MOTOS. Se dice pronto pero han pasado ya 120 meses desde entonces. El primer número llegó al kiosco en octubre de 2014 tras un arduo trabajo de preparación previa de casi cinco meses, y desde entonces somos puntuales a nuestra cita. Han sido 120 ediciones y también hemos hecho algunos especiales ‘extra’ de temas interesantes: dos de Harley-Davidson (2015) y (2021), y uno

dedicado íntegramente a Valentino Rossi (2015); creo que aún hoy podrías conseguir alguno de ellos si buscas un poco. Hasta hoy han sido cientos de motos las que han pasado por nuestras manos, casi 1.000 pruebas publicadas con todo tipo de modelos, incluyendo scooter y triciclos, y es una lástima que aún no se haya inventado el cuentakilómetros personal para saber cuántos kilómetros en moto llevamos a la espalda, que serán un montón. Durante este recorrido nos

hemos dejado la piel en muchas ocasiones para llegar a tiempo al kiosco y también hemos dado con los huesos en el suelo (literalmente) en el transcurso de alguna prueba; gajes del oficio. Lo importante es que seguimos adelante, con las mismas ganas que siempre de pilotar motos, sentir la emoción que transmiten y recorrer kilómetros sobre ellas rodando por nuevas carreteras; al menos durante otros diez años. Que disfrutes tanto como nosotros.  
**Alejandro Méndez**

# SUMARIO

n° 120 • Octubre 2024



- 06. **SUPERMOTO**  
SOVEREIGN RAVEN by  
ROUGH CRAFTS
- 10. **CONTACTO**  
SUZUKI GSX-8R
- 16. **PRUEBA**  
VOGE 525R
- 22. **PRUEBA**  
DUCATI  
STREETFIGHTER V4 S
- 30. **COMPARATIVA**  
SUZUKI GSX-S 1000 GX  
Vs. BMW S 1000 XR
- 40. **PRUEBA**  
KYMCO AK550  
PREMIUM



- 46. **PRUEBA**  
HONDA ADV350
- 52. **PRUEBA**  
ROYAL ENFIELD  
HIMALAYAN
- 60. **PRUEBA**  
BMW F 900 GS  
ADVENTURE



- 68. **MOTOTURISMO**  
DE GALICIA AL PAÍS  
VASCO I
- 72. **DOSSIER**  
BOTAS DE MEDIA CAÑA
- 74. **ACTUALIDAD**  
CONSEJOS  
ANTIRROBOS
- 76. **GUÍA DE PRECIOS**
- 82. **ÚLTIMA CURVA**





# SKY TOWN 125 ABS

---

**PVP: 2.999 €, MATRÍCULA INCLUIDA.**

La ciudad marca su ritmo, dicta sus horarios y establece sus normas. Pero con el nuevo **Sky Town 125 ABS**, serás tú quien defina las reglas. Su diseño ofrece una agilidad y confort sin límites. Además, la gran capacidad del baúl que incluye de serie y la incontestable seguridad de su doble ABS te aportarán comodidad y confianza a partes iguales. Desde ahora, tendrás todo lo necesario para tener la ciudad a tus pies. Lista para ser tuya.



*¿Es tu ciudad  
o la ciudad es tuya?*





# Sueños de juventud

## HARLEY-DAVIDSON SOVEREIGN RAVEN BY ROUGH CRAFTS

Chasis y motor son de serie en esta Harley-Davidson Fat Boy totalmente transformada

Desde Taiwán nos llega el último trabajo de Rough Crafts: esta espectacular preparación sobre una Harley-Davidson Fat Boy de 2022, en la que el preparador ha podido disfrutar imitando el estilo de las motos con las que soñaba hacer cuando aún era un estudiante. Hay veces que los sueños se cumplen ¡Y con qué resultado!

POR JOSÉ ARMANDO GÓMEZ · FOTOS BMW MOTORRAD

**E**L preparador taiwanés Winston Yeh vuelve con uno de sus trabajos más recientes, una espectacular preparación sobre la base de una Harley-Davidson Fat Boy que, sin embargo, toma su inspiración en trabajos icónicos de dos de sus preparadores de referencia. Y es que Winston no duda en afirmar que motos como la Grande Moco, de Roland Sands Design, y la Sturgis Special, de West Coast Choppers, le marcaron cuando apenas había comenzado su carrera, hace casi 20 años y aún era un estudiante que soñaba con ser capaz de ejecutar los proyectos que veía en las páginas de publicaciones como Motorcycle Mania o Biker Build-Off. Y fueron precisamente esos modelos en los que Yeh puso su mirada cuando un nuevo cliente cruzó las puertas de su taller proponiéndole transformar una

Softtail bajo una estética chopper. Se sabía de memoria los ingredientes base que necesitaba: rueda trasera gruesa, manillar alto y depósito en forma de lágrima.

### PATRONES Y COMPONENTES

El encargo estaba hecho: tenía libertad para hacer y deshacer cuanto quisiera hasta conseguir un estilo chopper auténtico y montado sobre componentes de calidad. Pero había un par de puntos a tener en cuenta: conseguir una posición de conducción que, dentro del tipo de moto a obtener, debía ser cómoda; en segundo lugar, la legislación de Taiwán no permite la modificación del chasis, por lo que las cotas principales de la Fat Boy debían respetarse. Aclarado esto, Winston se puso manos a la obra. →



El escape artesanal Rough Crafts es uno de los elementos más llamativos de esta preparación.



El asiento de serie se ha sustituido por uno monoplaza flotante que ya no apoya en el guardabarros.



Los frenos de serie ha sido suplantados por un sistema Beringer 4D.



## INSPIRACIÓN DE CALIDAD

El preparador taiwanés afirma haberse inspirado en dos de sus creaciones favoritas: la Grande Moco, de Roland Sands Design y la Sturgis Special, de West Coast Choppers, preparaciones de hace casi ¡Dos décadas! Roland Sands fue uno de los primeros en impulsar el estilo chopper en trabajos de gran calidad, con el uso de piezas de alto rendimiento para creaciones chopper/bobber sobre base Harley-Davidson, algo que marcó al creador asiático. En cuanto a la moto de WCC, fue la base sobre la que idear piezas como el manillar alto.

El acabado negro es una de las señas de identidad de **Rough Crafts**



El V2 de Milwaukee no ha variado. Incorpora elementos como el escape o un filtro de aire artesanal de Arlen Ness.



Las estriberas anchas son pieza propia del preparador taiwanés, buscando una posición de conducción al estilo *chopper*.



El depósito se remata por unas insignias cromadas firmadas por el especialista 2 Abnormal Sides.



Este nuevo trabajo de Winston Yeh resulta **muy limpio** y espectacular desde cualquier ángulo



La Fat Boy ya viene con neumático trasero de serie de 240, por lo que es un punto de partida perfecto. Se montaron llantas de fibra de carbono BST, uno de los proveedores de referencia del preparador, con un moldeado personalizado que permitieron montar ruedas de 8,0 x 17" en lugar de las 18" que equipa el modelo de serie. Esto abrió otra puerta, ya que, de esta forma, se pudo adaptar la

## EL ESTILO CHOPPERES UNO DE LOS QUE MÁS MOTIVA A WINSTON YEH

goma Pirelli 240-17 diseñada para la Ducati Diavel. Por otro lado, en la parte delantera se montó una llanta de 3,5 x 17" de 5 radios para dar un marcado estilo vintage. Los frenos son Beringer y, siendo un doble disco, ofrecen ese aspecto retro de freno de tambor pequeño de chopper, con los soportes personalizados que requiere el sistema 4D. Öhlins proporcionó la horquilla a la que se le adaptó un soporte artesanal. Los controles son Rebuffini, así como los elevadores del manillar, que terminan de rematar una estética frontal idónea para

lo que se estaba buscando y en el que se ha montado la instrumentación de una H-D Street Bob. Con esa base de componentes, el resto fue dar forma a los diferentes elementos de la carrocería con piezas artesanales, algunas de ellas, fabricadas en fibra de carbono por el propio Winston. Por último, el característico acabado Rough Crafts, con la inconfundible pintura negra a cargo de Rover Works Custom Paint, se remató con una insignia cromada de otro de los colaboradores del taiwanés: 2 Abnormal Sides, que incluye el nombre del propietario, y también sus logotipos personales.

El resultado, otro trabajo impecable de Winston Yeh, que vuelve a dar en el clavo encontrando el equilibrio perfecto entre la espectacularidad, la calidad y el estilo. Una buena razón (otra más) para volver a protagonizar nuestra SUPERMOTO del mes. ■

### FICHA TÉCNICA HARLEY-DAVIDSON SOVEREIGN RAVEN BY ROUGH CRAFTS

|                       |                                      |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Motor                 | V2                                   |
| Cilindrada*           | 1.870 cc.                            |
| Potencia*             | 94 CV a 5.020 rpm                    |
| Par*                  | 155 Nm a 3.250 rpm                   |
| Limitable             | No                                   |
| Nº marchas            | 6                                    |
| Velocidad máxima      | +180 km/h                            |
| Chasis                | Doble cuna de acero                  |
| Suspensión delantera  | Horquilla Öhlins FF521 modificada    |
| Suspensión trasera    | Amortiguador Öhlins HD503 modificado |
| Freno delantero       | Doble disco con pinza Beringer 4D    |
| Freno trasero         | Disco con pinza Beringer 4D          |
| Neumático delantero   | Pirelli Night Dragon 120/70 - 21     |
| Neumático trasero     | Pirelli Diablo Rosso III 240/45 - 17 |
| Distancia entre ejes* | 1.665 mm                             |
| Altura asiento*       | 675 mm*                              |
| Peso*                 | 317 kg*                              |
| PVP                   | n.d.                                 |

\* Datos del modelo de serie



La H-D Fat Boy queda **irreconocible** después de pasar por las manos de Rough Crafts



**NUEVAS**  
***SCRAMBLER 400<sup>X</sup>***  
***SPEED 400***

DESDE 5.595€

**SOLICITA TU OFERTA  
EN EL CONCESIONARIO**



**PREPÁRATE PARA TENERLO TODO**

Existe una generación de motoristas que buscan todo el carácter, rendimiento y emociones de una Triumph combinados con un estilo icónico y una manejabilidad insuperable para el día a día a un precio más accesible que nunca.

¿Eres uno de ellos? Las nuevas Speed 400 y Scrambler 400 X te ofrecen todo eso y mucho más.

Reserva tu prueba y descubre todos los detalles en [triumphmotorcycles.es](https://triumphmotorcycles.es)



**FOR THE RIDE**



SUZUKI GSX-8R

# Cambio de papeles

Hay muchas corrientes filosóficas diferentes en el mundo del motociclismo. Como en la vida. Algunas son más aceptadas que otras, es cierto, pero eso no significa que sean menos válidas. Y aunque hay muchos ejemplos de modelos naked de éxito creados a partir de motos deportivas, lo contrario es menos frecuente. Pero, ¿Es éste un factor limitante para el éxito? Con la GSX-8R, Suzuki quiere demostrar que no.

POR ALBERTO PIRES • FOTOS RUI JORGE/MOTEO

**V**erdadera alma gemela de la Suzuki GSX-8S y hermana muy cercana de la V-Strom 800DE, esta versión más deportiva GSX-8R se desarrolló junto con los miembros más jóvenes de la familia. Aunque, por razones de calendario, se presentaron al público en momentos diferentes, destacan sin embargo las similitudes naturales, propias de quienes comparten un mismo ADN. Al fin y al cabo, y debido a una cada vez más importante economía de escala, el motor es común, al igual que muchas de las motos. Y, en el caso de la GSX-8R, la proximidad con la conocida 8S es aún mayor, aunque el entorno deportivo haya obligado a un intenso trabajo más allá de la simplicidad de la moto naked.

Una nueva filosofía de uso, presentada como “nueva era en las motos deportivas”, empieza a cobrar sentido en términos estéticos. Líneas más atrevidas y afiladas, que combinan agresividad con modernidad, se distancian de →

Precio competitivo  
y bien ajustado  
al nivel del  
equipamiento  
ofrecido



9.699  
EUROS



**MIRA AQUI EL VÍDEO**

<https://youtu.be/CRhg0CRZTfk>



**FICHA TÉCNICA** **SUZUKI GSX-8R**

|                             |                                                                            |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motor</b>                | Dos cilindros paralelos, refrigeración líquida, DOHC, 8v                   |
| <b>Cilindrada</b>           | 776 cc                                                                     |
| <b>Potencia</b>             | 83 CV a 8.500 rpm                                                          |
| <b>Par</b>                  | 78 Nm a 6.800 rpm                                                          |
| <b>Limitable</b>            | Sí                                                                         |
| <b>Nº Marchas</b>           | 6 velocidades. Quick-shifter de serie                                      |
| <b>Vel. máxima</b>          | + 200 km/h                                                                 |
| <b>Chasis</b>               | Estructura en tubos de acero. Subchasis atomillado                         |
| <b>Suspensión delantera</b> | Horquilla telescópica invertida Showa SFF-BP, barras de 43 mm, rec. 130 mm |
| <b>Suspensión trasera</b>   | Monoamortiguador Showa con ajuste en precarga                              |
| <b>Freno delantero</b>      | Dos discos de 310 mm, pinzas radiales Nissin de 4 pistones                 |
| <b>Freno trasero</b>        | Disco de 240 mm, pinza de pistón simple                                    |
| <b>Neumático del.</b>       | 120/70 x 17" Dunlop Roadsmart 2                                            |
| <b>Neumático tras.</b>      | 180/55 x 17" Dunlop Roadsmart 2                                            |
| <b>Distancia entre ejes</b> | 1.465 mm                                                                   |
| <b>Altura asiento</b>       | 810 mm                                                                     |
| <b>Peso</b>                 | 205 kg                                                                     |
| <b>Depósito</b>             | 14 litros                                                                  |
| <b>Consumo</b>              | 4,2 l/100 km (declarado)                                                   |
| <b>PVP</b>                  | 9.699 €                                                                    |



Las llantas de diez radios se mantienen y encajan muy bien en el diseño de la 8R

**VALORACIÓN** **SUZUKI GSX-8R**

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| <b>Diseño</b>         | ★★★★★ |
| <b>Prestaciones</b>   | ★★★★★ |
| <b>Comportamiento</b> | ★★★★★ |
| <b>Suspensiones</b>   | ★★★★★ |
| <b>Frenos</b>         | ★★★★★ |
| <b>Consumo</b>        | ★★★★★ |
| <b>Precio</b>         | ★★★★★ |





El panel de instrumentos de 12,7 cm tiene dos configuraciones de color para las funciones principales y luces indicadoras en los laterales, enmarcadas agradablemente en la parte superior del carenado.



El asiento del pasajero conserva la forma de la versión naked 8S con el faro integrado en el extremo del guardabarros.



La frenada, mediante dos discos de 310 mm con pinzas radiales de cuatro pistones, es potente y sensible.

los rasgos redondeados más tradicionales. Y sin alerones u otras formas inspiradas en la gestión del flujo aerodinámico, lo cierto es que este cuidado es evidente. Esto queda aún más claro al observar los diferentes colores, con varios tonos de negro que distinguen los componentes mecánicos.

### SEPARADAS AL NACER

Compartiendo cuna desde su nacimiento, las versiones S y R son motos sustancialmente distintas, a pesar de los pocos elementos en los que difieren. En primer lugar, está la conexión entre el depósito y los carenados, algo que continúa en los faros hexagonales de LED que, a pesar de ser idénticos, adquieren una dinámica diferente por la distinta integración, enfatizada por las ranuras laterales. La luz de posición es más discreta y elegante y está situada por encima de los faros. Los intermitentes y los espejos retrovisores también son diferentes, tanto por su forma como por los bien diseñados soportes.

Como era de esperar, la GSX-8R es prácticamente igual a la 8S, con un bastidor sencillo para soportar

el motor y muy robusto en la zona de la columna de dirección. El basculante de aluminio aprovecha las nervaduras del diseño para reforzar su resistencia, subrayando la solidez de todo el conjunto. El sistema de amortiguación cambia de Kayaba a Showa, manteniendo el diámetro

## LA EFICIENCIA DEMOSTRADA JUSTIFICA LA FALTA DE AJUSTE EN LA SUSPENSIÓN

y recorrido de los elementos, pero con nuevos reglajes internos, mientras que no hay necesidad de cambios en el sistema de frenado, que tiene potencia más que suficiente. La eficacia demostrada en todos los entornos justifica la falta de ajustes, manteniendo la compostura en carreteras sinuosas, incluso rebotando en momentos críticos de apoyo o en las durísimas frenadas que permite el conocido conjunto



Un conjunto ágil, equilibrado y muy divertido de conducir



Negro brillante, plata mate  
o azul Tritón, siempre con  
acabado metalizado, son los  
tres colores a la venta



Nissin. Y el alto rendimiento de los neumáticos Dunlop Sportmax 2 deja claro que, tras poco más de dos vueltas al Circuito Internacional de Karting del Algarve, ya ofrecían la confianza necesaria para validar la R que distingue a esta versión.

### MOTOR BIEN CONOCIDO

Siendo uno de los elementos destacados de la 8S, la prueba de la calidad del propulsor es que se ha mantenido inalterado en la GSX-8R, con el carácter del orden de encendido a 270° y las vibraciones eliminadas gracias a la adopción de dos ejes de contrapeso. Al principio sorprende gratamente, aunque la altura libre al suelo es la misma, la posición de conducción. Los semimanillares obligan al torso a inclinarse más hacia delante, pero aun así puedes tocar el suelo con ambos pies con facilidad. En otras palabras, se ha vuelto más deportiva, pero no te exige ir encorvado, lo que es una agradable sorpresa que continúa en carretera. Si la definición de la moto y las características del motor, como puntales, presuponen un determinado comportamiento, es en los detalles donde esta GSX-8R se afirma. →

**Continental**  
The Future in Motion

**DISFRUTA  
TUS LÍMITES**

Descubre el neumático  
perfecto para tu aventura en  
**WWW.CONTI-MOTO.ES**



Descubre el universo ContiMoto en  
**www.conti-moto-blog.es**

¡Síguenos!

**@contimotosp**



 **deutsche technik**  
seit 1871





El motor bicilíndrico ofrece un par excelente, con un 80% disponible a partir de 3.500 rpm.



El diseño está muy bien realizado, con un aire moderno y ágil, pero donde el ADN Suzuki es claramente evidente.



El frontal tiene un diseño distintivo, con ópticas superpuestas que le dan un aspecto rebelde, pero muy funcional de noche.

La suavidad y la ausencia de vibraciones quedan atestiguadas por el hecho de que, a 2.500 rpm, en 6ª marcha, a 60 km/h, puedes acelerar agradablemente y no sentir ninguna desgana al avanzar. Por otra parte, hay motores menos estimulantes con más potencia, y eso se debe al excelente par motor que produce

## CON LOS TRES MODOS DE CONDUCCIÓN PUEDES CAMBIAR SU TEMPERAMENTO

este bicilíndrico. Con el 80% del par disponible a partir de 3.500 rpm, la aceleración es contundente y amplia en una enorme gama de revoluciones. En otras palabras, no hace falta estar en el último tercio de revoluciones para que el motor sea interesante y efectivo, especialmente al salir de curvas en carreteras sinuosas, y

no hay que rebuscar en la caja de cambios en busca de potencia. Sin embargo, si eso es lo que te apetece, puedes contar con que el cambio Quick-shifter es rápido y ligero en ambas direcciones. Sin caer nunca en un falso punto muerto, incluso con el tratamiento "salvaje" al que fue sometido en pista, el embrague es capaz de digerir dosis casi intragables de reducciones al límite de lo admisible. En carretera abierta, a unos 150 km/h, con el puño a menos de la mitad de su recorrido, al girar se obtiene una respuesta lista y fluida, que sólo se detiene cuando algo te dice que estás ante un recuerdo fotográfico demasiado caro. Los tres modos de conducción, A, B y C, este último más suave y pensado para condiciones húmedas, se pueden complementar con los tres niveles de control de tracción, del 1 al 3, y esta función se puede desconectar. Sin embargo, no sería muy acertado prescindir de su aportación ya que, en varios momentos, la luz parpadea en el salpicadero, anunciando su funcionamiento, incluso cuando no es obvio el por-

qué. La razón, claro está, es que la intervención se produce sin que la notes, hasta el punto de que puedes seguir acelerando a la salida de una curva sin arriesgarte a estropear la jornada. La posición 3, la más intervencionista, tiene su lugar reservado como complemento del modo C para carreteras resbaladizas.

## CONCLUSIÓN

La pregunta final es si esta GSX-8R es realmente una moto deportiva. En otras palabras, cuáles son las características obligatorias para que una moto tenga derecho a la letra R. Por lo tanto, volvemos al concepto enunciado por Suzuki para situarla en la gama y en el mercado. La nueva era de las motos deportivas podría incluir una amplia gama de utilización, una posición de conducción menos extenuante y un motor que no necesariamente se despierte sólo a alta velocidad. Como siempre, el mercado tiene la última palabra.

una deportiva con una actitud de conducción **muy relajada**







**DOUBLE UP YOUR RIDE** 02

**EL NUEVO NEUMÁTICO SUPER SPORT  
TOURING YA ESTÁ AQUÍ PARA ELEVAR  
TU EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN**

Descubre el innovador diseño de la banda de rodadura del **ROADTEC™ 02** para una **conducción más precisa** y un **agarre excepcional**, incluso en superficies mojadas.

DESCUBRE MÁS EN [METZELER.COM](https://www.metzeler.com)

**ROADTEC™**  
**02**

**METZELER** 





VOGE 525R

# Observadora

Suele decirse aquello de “allá donde fueres, haz lo que vieres”. Esta ha sido la premisa de Voge para la 525R que, con una mínima experiencia en el mercado de la moto naked para el carnet A2 y, en general, como marca, ha conseguido una curiosa variante en un mercado donde la competencia no regala nada, justo la que ha observado para dar vida a esta moto.

POR LUIS LÓPEZ LOZANO • FOTOS ISRAEL GARDYN

## FICHA TÉCNICA VOG 525R

|                      |                                                   |
|----------------------|---------------------------------------------------|
| Motor                | Bicilíndrico paralelo, 8v, refrigeración líquida  |
| Cilindrada           | 494 cc                                            |
| Potencia             | 47,6 CV a 8.500 rpm                               |
| Par                  | 45 Nm a 7.000 rpm                                 |
| Limitable            | -                                                 |
| Nº Marchas           | 6 relaciones                                      |
| Vel. máxima          | 182 km/h                                          |
| Chasis               | Estructura tubular en acero                       |
| Suspensión Delantera | Horquilla invertida, barras de 41 mm, rec. 150 mm |
| Suspensión trasera   | Monoamortiguador progresivo, rec. 57 mm           |
| Freno delantero      | 2 discos de 298 mm, pinzas de doble pistón        |
| Freno trasero        | Disco de 240 mm, pinza de un pistón               |
| Neumático del.       | 120/70 - 17                                       |
| Neumático tras.      | 160/60 - 17                                       |
| Distancia entre ejes | 1.445 mm                                          |
| Altura asiento       | 785 mm                                            |
| Peso declarado       | 198 kg                                            |
| Capacidad depósito   | 17 litros                                         |
| Consumo              | 6,1 l/100 km                                      |
| PVP                  | 5.287 €                                           |





Motor bicilíndrico  
en paralelo,  
494 cc y 48 CV

5.287  
EUROS

**A**quí tienes uno de los ejemplos del potencial de una marca china que quiere asentarse en nuestro mercado como marca oriental de cierto estilo irreverente aderezado, además, con un nivel tecnológico no especialmente básico y, eso sí, a un precio competitivo para impactar, tal vez la vía más sencilla y directa para darse a conocer. La 525R demuestra que la marca no lanza disparos al aire, sino que ha observado el mercado y, previo análisis, pretenden dar con la tecla del “bueno, bonito y barato”.

De este modo, Voge ha tirado por la calle central para dar vida a una naked que se mide con grandes modelos consagrados como Honda CB500F Hornet, o la no menos popular Kawasaki Z500. Las tres se mueven entre los 451 cc de la Kawa y los 494 cc de la 525R, pasando por los 471 cc de la CB. Así, con un patrón claro y siendo capaz de rozar el límite de potencia máxima permitido, la Voge ya tiene bastante terreno ganado, a lo que hay que sumar el empleo de un sistema de inyección electrónica firmado por Bosch y un embrague que elimina cualquier rebote en retenciones bruscas, un detalle cada vez más extendido pero que hay que aplaudir por encontrarlo en una moto que busca contener el precio.

Si persigues reconocimiento, lo encontrarás en marcas de largo y consabido prestigio. Esto es lo que ha hecho Voge con el equipamiento, dotándole de una instrumentación LCD a color de 7” con conexión al teléfono móvil vía bluetooth, montando una horquilla invertida con barras anodizadas obra de KYB, o frenos con pinzas Nissin que muerden discos de 298 mm en el tren delantero. El ABS de doble canal también es de origen Bosch. Por su parte, el amortiguador trasero al menos ofrece ajuste en precarga de muelle (la horquilla viene “limpia”), →

## VALORACIÓN VOGÉ 525R

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★★ |
| Comportamiento | ★★★★★ |
| Suspensiones   | ★★★★★ |
| Frenos         | ★★★★★ |
| Consumo        | ★★★★★ |
| Precio         | ★★★★★ |



además de usar un sistema de bieletas progresivo para su unión al basculante de doble brazo asimétrico.

## MÁS DETALLES INTERESANTES

En el ámbito técnico esta naked no es manca precisamente, lo que de nuevo sorprende por su precio de venta. Pero existen más detalles dignos de ser comentados por su acierto. Tal es el caso del par de asas con las que cuenta la zaga que, si bien en los diseños actuales parecen estar algo olvidadas, sin embargo siempre son bienvenidas; además de ser muy útiles para el acompañante, sirven para llevar cualquier bulto enganchado con una red para sujetarlo con bastantes más garantías que si lo haces sobre un asiento sin nada alrededor.

Y también añadiría a esta lista de puntos destacables el estilo que le aporta el conjunto de discos de freno lobulados, muy en consonancia con lo afilado y agresivo del trazo mostrado por esta Voge, al que también se suma el diseño corto, discreto y deportivo de la salida doble del silen-

Esta naked urbana se convierte en una moto muy divertida en carretera



La frenada es correcta en condiciones normales, aunque la fatiga le pasa factura si abusas en carretera.



En la instrumentación está otro de los detalles de ahorro, con un *display* LCD de diseño y exactitud, cuando menos, discutible.



### EQUIPAMIENTO

CASCO BELL RACE STAR FLEX DLX  
GUANTES RST TRACKTECH EVO 4  
CHAQUETA HALVARSSONS MORA  
PANTALONES RACERED RAPTOR  
BOTAS RST AXIOM





## RIVALES



### HONDA CB500 HORNET

Se ha renovado tomando el nombre Hornet para mitificar su existencia todavía más. Fácil de conducir, baja de asiento, pequeña en general y muy poco "gastona".

|            |                                        |
|------------|----------------------------------------|
| Motor      | twin paralelo, 8v, refrigerado líquido |
| Cilindrada | 471 cc                                 |
| Potencia   | 47 CV a 8.600 rpm                      |
| Par        | 43 Nm a 6.500 rpm                      |
| Peso       | 188 kg                                 |
| PVP        | 6.850 €                                |



### KAWASAKI Z500

Hay una versión SE mejor equipada, pero la básica pelea de tú a tú con la Voge sin complejos, mostrándose como una moto más compacta, ligera y divertida que la rival china.

|            |                                        |
|------------|----------------------------------------|
| Motor      | twin paralelo, 8v, refrigerado líquido |
| Cilindrada | 451 cc                                 |
| Potencia   | 45,4 CV a 9.000 rpm                    |
| Par        | 42,6 Nm                                |
| Peso       | 172 kg                                 |
| PVP        | 6.275 €                                |

ciador, que aprovecha la subida por su costado del basculante para quedar ahí, recogido, perfecto para no rozarlo en maniobras urbanas donde el espacio no suele sobrar precisamente.

Con un asiento doble o partido, estribos más bien elevados y un manillar plano y ancho, solo queda comprobar cómo repercute todo ello en plena marcha. ¿Habrá trasladado también en este particular los patrones de sus rivales a sí misma?

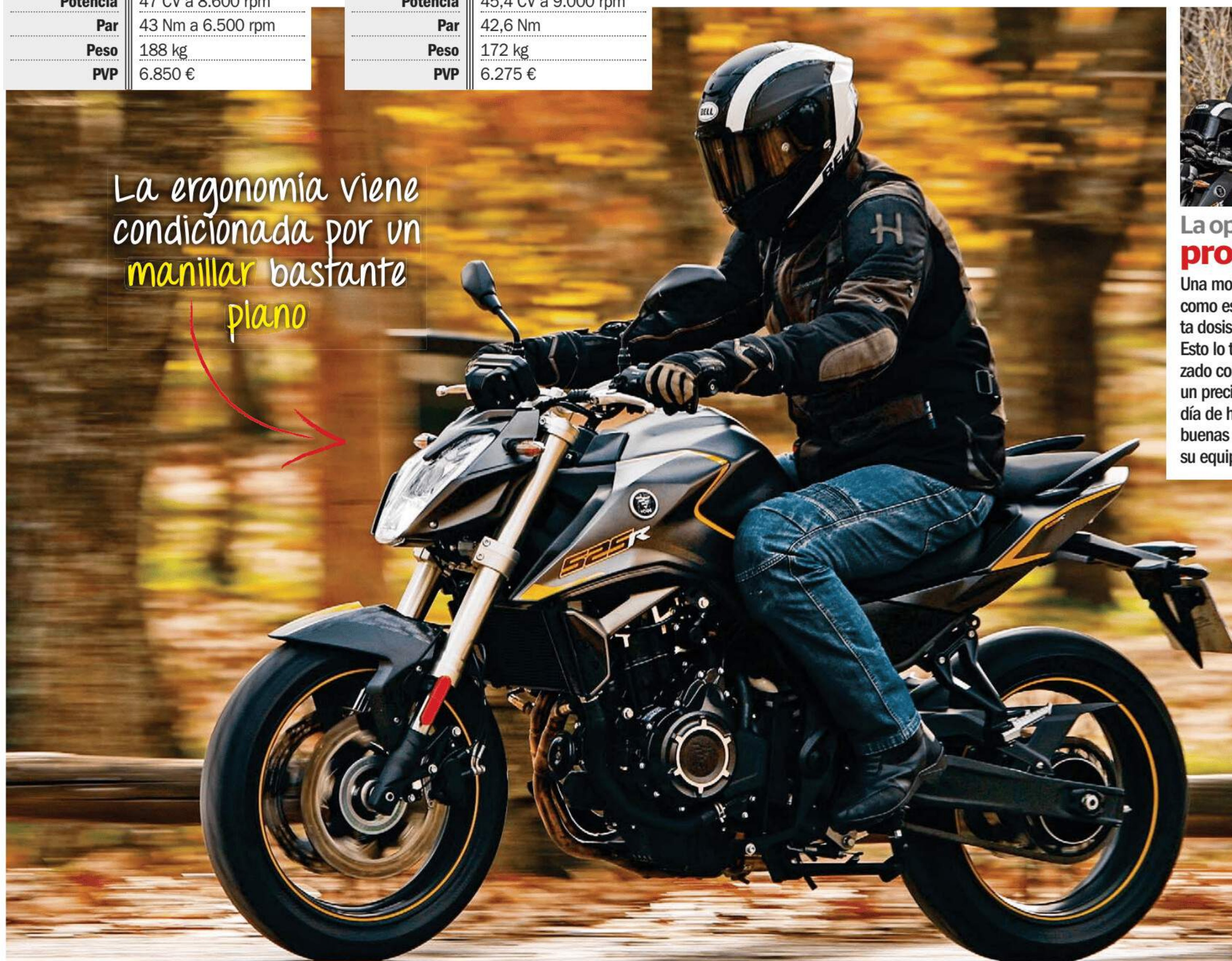
## HAZTE VER

Con una moto tan afilada y otros aspectos que la hacen no pasar desapercibida, parece querer decir que le gusta que la vean. Es cierto que

los colores en los que está a la venta (gris o plata) son tirando a discretos, salvando la línea amarilla que rompe con el uniforme gris, pero se trata de una naked deportiva de aspecto agresivo y eso, la verdad, suele causar sensación de semáforo en semáforo.

Con lo que no contaba era con el sonido que emana del silenciador doble. No diría que se trata de una moto ruidosa, pero sí es verdad que se quiere hacer notar más a través de su sonido en relación con la competencia más directa... salvando cierta KTM limitable para el carnet A2 a la que intenta copiar algo más que el sonido. Este es otro de →

La ergonomía viene condicionada por un manillar bastante plano



### La opinión del probador

Una moto deportiva como esta exige cierta dosis de emoción. Esto lo tienes garantizado con esta Voge a un precio imbatible a día de hoy, sin olvidar buenas calidades en su equipamiento.







El diseño de las piñas recuerda al clásico de los que emplea su competencia. Aunque ya superadas, siguen siendo útiles.



El comportamiento del motor resulta sorprendente, si bien revierte en un consumo algo elevado para ser una moto económica.



¡Bien por las asas del pasajero dimensionadas con alegría! También sirven para llevar objetos cómodamente valiéndote de una red.

esos detalles que te decía más arriba y que le impiden pasar desapercibida allá por donde ruedes.

Una vez sentado, la posición tiende al ataque, con un manillar plano, bajo y abierto de puntas. ¿Exagerado? Tal vez sí en caso de que tus pretensiones no tengan que ser necesariamente deportivas cada vez que la cojas. Claro, no lo serán cuando te muevas por tu ciudad por ejemplo, para lo cual sí hace gala de otras bondades, como la precisión y correcto recorrido del cambio junto con su embrague de tacto suave, o el propio comportamiento del twin paralelo, siempre dispuesto a ofrecer potencia incluso a bajo régimen; tampoco has de buscarle las cosquillas porque comenzará a quejarse, aunque en realidad para eso tienes un embrague con el que jugar en primera velocidad, “ratoneando” entre coches atascados sin problemas, y un cambio que se deja hacer para

movertte al régimen correcto de giro del motor allá donde vayas.

Frenos y suspensiones mantienen la línea de suavidad general, tal vez con un tacto algo seco del amortiguador salvando baches inesperados. Por otra parte, apenas un asiento un pelo más bajo para pilotos de talla corta sería muy de agradecer. No es una moto especialmente alta, pero a los mandos, lo parece, sobre todo cuando tienes que maniobrar en muy poco espacio, donde también echarás en falta mayor giro de la dirección.

Después de haber hecho bastantes kilómetros entre calles atestadas de tráfico y mucho peatón queriendo cruzar la calle, obligando a detenerme en los pasos de cebra (como debe ser, seamos cívicos), la Voge parece indicar que le gusta ofrecer el rendimiento a su manera para, acto seguido, adaptarte y comenzar a disfrutar más de lo positivo para relegar

a un segundo plano lo menos agradado... que es poco en su caso.

Lo cierto es que con un motor al que le gusta subir de vueltas con gracia en la zona alta, busca más que otras de su misma especie salir a respirar lejos de las pareces de la urbe para demostrar gran parte de su valía como moto sport. Y lo hace francamente bien.

Con una frenada correcta a la que le cuesta notar el cansancio, de nuevo aquí el tacto del cambio resulta excepcional, bien acompañado por un embrague antirrebote con el que se compenetra a la perfección, mientras que ofrece tracción útil y la correspondiente dosis de diversión desde medio régimen hasta la zona roja del curioso *display* LCD. Justo aquí llegan ciertas vibraciones que parecen querer ir de la mano del sonido del escape. Como ya se ha dicho, le gusta hacerse notar y lo consigue de esta manera. ■

La mayor satisfacción que te puedes llevar es haber **gastado menos dinero** que con la competencia

## CONCLUSIÓN

Se trata de la segunda versión de una naked que comenzó su primera andadura con un motor ligeramente más pequeño y un poco menos potente, pero que ahora demuestra estar en la línea de otras de su especie en las que, de manera indudable, ha terminado por mirarse. Tal vez menos cómoda y urbanita que la competencia, sin embargo le gusta salir a respirar aire fresco para demostrar sus capacidades como moto sport en carretera abierta. Y todo ello a un precio que llama la atención, al no llegar a 5.400 €.





# PROTECCIÓN COMO PRIORIDAD



## TOUR-X5

Durante décadas, los cascos fabricados por las dedicadas manos de quienes trabajan en Arai, han dado muestras de una protección suprema.

Las numerosas mejoras realizadas por sus experimentadas manos, y el deseo personal de aumentar la protección de las cabezas de los motoristas, son algunas de las muchas y exclusivas razones por las que los cascos Arai funcionan como lo hacen.

Desde nuestro primer casco hasta los que fabricamos hoy en día, la protección del motorista sigue siendo nuestra principal prioridad, y en Arai nunca olvidaremos que el valor de lo que intentamos proteger no tiene precio.



ARAIHELMET.EU



VALUE OF ARAI

ARAIHELMET.EU

@ARAIEU





# DUCATI STREETFIGHTER V4 S

# Amore mio

Ducati está *on fire* en la alta competición, demostrando un pedigrí único, algo que sin duda queda reflejado en sus productos de calle. Manillar ancho, tecnología MotoGP más de 200 CV, diseño espectacular y prestaciones de máximo nivel caracterizan a la Streetfighter V4 S. Si te gustan las deportivas carenadas, pero ya te duelen los riñones por ir agachado, este caza de combate rojo puede ser la respuesta a tus plegarias. Hacer kilómetros con ella (y no siempre "a cuchillo") es un placer. Te enamorará desde el primer instante.

POR JESSE MACH • FOTO ISRAEL GARDYN

## FICHA TÉCNICA

## DUCATI STREETFIGHTER V4 S

|                      |                                                                             |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Motor                | Tetracilíndrico en V, 16v, desmodrómico, refrigeración líquida              |
| Cilindrada           | 1.103 cc                                                                    |
| Potencia             | 208 CV a 13.000 rpm                                                         |
| Par                  | 123 Nm a 9.500 rpm                                                          |
| Limitable            | No                                                                          |
| Nº Marchas           | 6, Quick shifter                                                            |
| Vel. máxima          | +250 km/h                                                                   |
| Chasis               | Monocasco de aluminio FF                                                    |
| Suspensión delantera | Horquilla invertida Öhlins NIX30 de 43 mm electrónica semiactiva            |
| Suspensión trasera   | Monoamortiguador Öhlins TTX36 electrónico semiactivo                        |
| Freno delantero      | Doble disco semiflotante de 330 mm con pinzas radiales Brembo Stylema M4.30 |
| Freno trasero        | Disco de 245 mm con pinza de doble pistón                                   |
| Neumático del.       | 120/70 ZR17                                                                 |
| Neumático tras.      | 200/60 ZR17                                                                 |
| Distancia entre ejes | 1.488 mm                                                                    |
| Altura asiento       | 845 mm                                                                      |
| Peso                 | 193 kg                                                                      |
| Depósito             | 16,5 litros                                                                 |
| Consumo              | 7,6 l/100 km                                                                |
| PVP                  | 29.925 €                                                                    |





Motor de 4 cilindros en V  
1.103 cc, **208 CV** de potencia  
123 Nm de par, **193 kg** de peso



DESDE  
**29.925**  
EUROS

La Streetfighter V4 debutó en el catálogo de la firma roja hace cuatro años, como versión desnuda de la superbike Panigale. Desde entonces se ha erigido como una de las mejores hypernaked del mercado, una auténtica SBK de manillar ancho que compite contra otras duras rivales como BMW M 1000 R, Kawasaki Z H2 SE, MV Agusta Brutale 1000 RR o MV Agusta Rush 1000. Por debajo de los 200 CV de potencia quedarían ya la Aprilia Tuono V4 Factory 1100, KTM 1390 Super Duke R, Triumph Speed Triple 1200 RS o Yamaha MT-10 SP. Por otro lado, la aureola y el prestigio que supone ganar los dos últimos Mundiales de Superbike ha impregnado todos los productos de la casa italiana, algo que en los últimos años la ha aupado al estrellato convirtiéndose en un fabricante mucho más premium que antes.

La denominación Streetfighter no es nueva en la firma boloñesa, pues esta última generación maximiza a su pretérita con mecánica V2 y motor 1098 comercializada en 2009-2012. Se comercializa en cinco versiones, dependiendo de su mayor o menor equipamiento y acabados: V4 estándar, V4 S, V4 SP2, V4 Lamborghini y V4 Supreme. La diferencia entre ellas varía en ¡Casi 44.000 €!

Nuestra unidad de pruebas es una S, la opción más equilibrada; una moto que mejora su comportamiento gracias al empleo de llantas aligeradas, suspensión electrónica y batería de litio (1,7 kg menos), principalmente. →

## VALORACIÓN **DUCATI STREETFIGHTER V4 S**

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★★ |
| Comportamiento | ★★★★★ |
| Suspensiones   | ★★★★★ |
| Frenos         | ★★★★★ |
| Consumo        | ★★★☆☆ |
| Precio         | ★★★☆☆ |



## RIVALES



**BMW  
M 1000 R**

Llegó el año pasado, heredando la tecnología de la moto del Mundial SBK en formato "desnudo". Una máquina alucinante con una de las mejores electrónicas del mercado.

|                   |                                            |
|-------------------|--------------------------------------------|
| <b>Motor</b>      | 4 cilindros en línea, 16v, refrig. líquida |
| <b>Cilindrada</b> | 999 cc                                     |
| <b>Potencia</b>   | 210 CV a 13.750 rpm                        |
| <b>Par</b>        | 113 Nm a 11.100 rpm                        |
| <b>Peso</b>       | 199 kg (llena)                             |
| <b>PVP</b>        | 25.630 € (+6.896 € Pack M Competition)     |



**MV AGUSTA  
BRUTALE 1000 RR**

La maxinaked más deportiva de la exclusiva firma italiana, un escalón por encima de la versión RS. Comparte motorización con la Rush, declarando más de 300 km/h de punta.

|                   |                                                |
|-------------------|------------------------------------------------|
| <b>Motor</b>      | tetracilíndrico en línea, 16v, refrig. líquida |
| <b>Cilindrada</b> | 998 cc                                         |
| <b>Potencia</b>   | 208 CV a 13.000 rpm                            |
| <b>Par</b>        | 116,5 Nm a 11.000 rpm                          |
| <b>Peso</b>       | 186 kg (en seco)                               |
| <b>PVP</b>        | 36.799 €                                       |

Respecto a la Panigale V4, la Streetfighter abandona la carrocería integral para incluir manillar ancho y un faro minimalista full-LED que refleja a la perfección el espíritu de esta "aniquiladora de deportivas carenadas", pues su diseño evoca la sonrisa loca del Joker, mítico personaje de los cómics DC y archienemigo de Batman en el que se inspiró el Ducati Style Center para concebir esta moto. El DRL en forma de "V" es otro sello distintivo de Ducati.

### TECNO-BESTIA

Sus 208 CV a 12.750 rpm y 123 Nm a 11.500 rpm declarados dejan claras sus intenciones. Bloque de cuatro cilindros en V a 90° con 1.103 cc Desmosedici Stradale, cuerpos de inyección de 52 mm, compresión 14:1, cigüeñal contrarrotante, toberas de admisión de longitud variable,

cuerpos de admisión ovales, doble inyector por cilindro, engrase con cárter semiseco, sistema desmodrómico de accionamiento de válvulas y embrague hidráulico asistido anti-rebote, son algunas de sus especificaciones. El mapeado del motor es exclusivo para este modelo y las revisiones son cada 12.000 km.

La herencia MotoGP se deja notar en esta 'hyper' italiana, que incluye acelerador electrónico, plataforma inercial IMU de seis ejes, ABS en curva Bosch (3 niveles), control de tracción en curva (8 niveles), control de deslizamiento lateral (en frenada y aceleración, 2 niveles), control anticaballito (8 niveles), control de lanzamiento (3 niveles), control de freno motor (3 niveles), cambio semiautomático bidireccional y triple modo de conducción (Street, Sport, Race).

Tampoco hay que olvidar la →



El amortiguador de dirección es preciso y muy, muy suave. Es ayuda indispensable en una moto de transiciones rápidas.



El display LCD a color de 5" ofrece toda la información necesaria... excepto la autonomía. No es indispensable pero sí un riesgo salir a rodar sin saber cuánto queda.



Una vez que te acostumbras a su postura, sus giros rápidos y a su **ligereza** no querrás bajarte



# TX-501



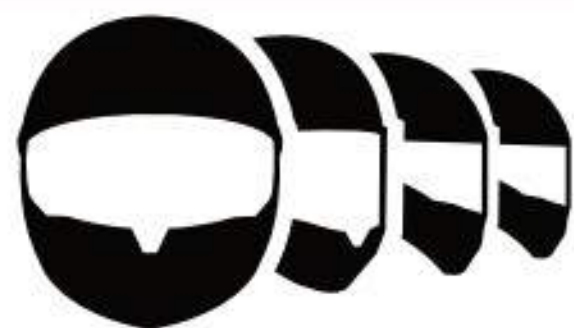
## BUILT FOR THE CITY

*El TX501 se basa en la autenticidad y la innovación del histórico TX 500 de Bell.*

*Aporta características y prestaciones modernas a la silueta clásica del casco abierto de Bell. Características como la pantalla solar desplegable integrada, ventilación de flujo rápido, cierre de hebilla micrométrica de primera calidad, compatibilidad con comunicaciones, forro de confort lujoso y extraíble, y una carcasa de composite totalmente nueva que proporciona el mejor rendimiento de su clase y certificaciones globales modernas.*



Se vende con pantalla transparente instalada. Se incluye una pantalla ahumada oscura adicional. Más accesorios disponibles.



4 tamaños de calota



Calota de fibra de vidrio



Lente de clase 1  
Visera solar abatible



DOT

ECE  
22.06



DESCÚBRELO EN **myBihr.com**





instrumentación TFT a color de 5" con conectividad (opcional), toma de datos-telemetría DDA+ (opcional), intermitentes autocancelables, iluminación full-LED, batería de litio, pinzas de freno delanteras Brembo Stylema M4.30 y neumáticos Pirelli Diablo Rosso Corsa IV.

Sus 193 kg en vacío implican un récord para esta categoría. En vez del habitual chasis multitubular de acero la Streetfighter emplea un monocasco FF (que sólo pesa 4 kg) de aluminio con subchasis-basculante monobrazo del mismo material y motor portante como parte rígida del conjunto, además de un depósito de aluminio de 16 litros. Cabe recordar

que la Streetfighter V4 S equipa llantas Marchesini de aluminio forjado y suspensiones electrónicas semi-activas Öhlins Smart EC 2.0 (horquilla NIX30 de 43 mm, amortiguador trasero TTX36 en vez del equipo Showa BPF/Sachs) y amortiguador de dirección electrónico para diferenciarse de su hermana estándar.

La extrema potencia del motor V4 ha hecho recomendable usar alas laterales para aumentar su estabilidad y mantenerla, literalmente, pegada al suelo. Por ello incluye alerones biplano (dos en cada lado) desarrollados con sistemas de simulación CFD (Dinámica Computacional de Fluidos). Estos alerones generan 28 kg de

presión extra (20 kg en la rueda delantera y 8 kg en la trasera) a 270 km/h. La carga aerodinámica generada por estas alas atenúa la flotación de la rueda delantera a alta velocidad y la tendencia a levantarse, y también mejoran la estabilidad durante la frenada en el punto de giro y en el vértice. Otra ventaja es que ayudan a extraer calor del motor al aumentar las velocidades de flujo del radiador de agua y aceite en un 2% y 10%, respectivamente.

### SBK AL DESNUDO

A los mandos de la Streetfighter V4 te sientes cómodo y natural desde el principio, con los brazos bastante

estirados, el asiento más confortable que el de la Panigale y unas estriberas aligeradas que no te obligan a flexionar en exceso las rodillas adoptando posiciones imposibles. Nada más arrancar, el sonido que emana su escape 4-2-1-2 bajo el motor despierta al más dormido, el bramido de una bestia que todavía bosteza y se prepara para la acción. Los peatones te miran y no pasa desapercibida: si quieres llamar la atención, esta moto lo consigue con creces.

Desde la piña izquierda seleccionas el modo de conducción que más te apetece entre Street, Sport y Race, cada uno de ellos, asociado a un nivel de intervención más o menos

La postura de conducción es más amable de lo que parece. Hacer tiradas largas es un placer



### La opinión del probador

Si quieres sensaciones fuertes acompañadas de una imagen agresiva, todo el pedigrí deportivo italiano, tecnología derivada de competición y un comportamiento sobresaliente no lo pienses más, corre al banco y pide ese crédito que nunca te atreviste a solicitar; no te arrepentirás, será el amor de tu vida.





La V4 S está disponible en acabado rojo o negro. No lo parece pero en negro adquiere un 'plus' agresivo muy atractivo

intrusivo de las ayudas a la conducción. Si el funcionamiento de algún parámetro no te convence del todo, también puedes regularlo a tu gusto independientemente del resto.

A medida que se suceden los kilómetros, adviertes lo inabarcable y, al mismo tiempo, lo fácil de pilotar que es la V4. Con medio puño de gas tienes suficiente para pasártelo bien, pues te obsequia con aceleraciones y recuperaciones de vértigo entre curva y curva. El motor estira sin compasión, con una linealidad y limpieza nunca vistas en una V, invitándote a que conozcas una nueva dimensión de la palabra motociclismo. Además, su agilidad es sorprendente, gracias

## A MEDIDA QUE RUEDAS NOTAS LO INABARCABLE Y FÁCIL DE PILOTAR QUE ES LA V4 S

a unas geometrías pensadas al ataque, cortesía de "mamá Panigale", un reparto de pesos correcto y un peso lleno que roza los 210 kg.

Quizá, en este último aspecto influyan sobremanera los nuevos alerones, el único modelo de Ducati que los monta al margen de la fami-

lia Panigale V4. De esta manera, los nuevos aditivos aerodinámicos ayudan a transmitirte más confianza que nunca, retrasando la intervención de los controles electrónicos. La aerodinámica ha sido desarrollada utilizando la simulación CFD que recurre a una metodología de cálculo que proporciona simulaciones estacionarias de los campos de movimiento y presión con el objetivo de aumentar la fuerza vertical en el vehículo, especialmente en la rueda delantera. Junto a la labor de las mejores suspensiones del mercado (cambia el tarado constantemente en milisegundos según el trazado y la conducción realizada) y el trabajo del IMU es imposible equivocarte con →



El V4 Desmosedici Stradale es suave y brioso en la entrega de potencia. Cuando te quieres dar cuenta estás en margen "no muy legal".





El escape de serie ofrece un sonido ronco y abrasivo. Hay otras opciones rácing que aligeran el peso e incrementan la potencia.



Frenada súper efectiva con el doble disco Brembo de 330 mm, pinzas Brembo Monobloc Stylema M4.30 y ABS en curva.



La botonería de las pifas es la misma de otros modelos. La adaptación a los controles es bastante intuitiva.

#### EQUIPAMIENTO

CASCO ARAI RX-7V EVO  
GUANTES DAINESE STEEL-PRO IN  
CHAQUETA DAINESE VELOSTER  
PANTALONES SPIDI FURIOUS PRO  
BOTAS ACERBIS SHOES CE LOCK

ella. Sin duda, el error humano ya no puede disfrazarse porque la sensación de control, es absoluta y sólo un fallo del conductor puede dar al traste con una ruta excepcional.

Está claro que toda esta orgía tecnológica pasa factura, y no hablo de los casi 30.000 € que cuesta, sino también de su elevado consumo. Rodar con ella no es que sea barato aunque no es tarea imposible sacarle partido a su exíguo depósito si no vas siempre "a cuchillo". Para que te hagas una idea: los más de 550 km de prueba por carretera que le hicimos salieron por unos 70 €.

## CONCLUSIÓN

La Ducati Streetfighter V4 S es una moto muy especial, que corre mucho y hace todo bien. Su eficacia en conducción deportiva es adictiva y su manufactura emana competición por los cuatro costados. Eso sí, prepara la VISA para pagar galones de combustible ya que la diversión tiene un alto precio si no eres comedido con la mano derecha. Recurrir al cuidado catálogo de accesorios para personalizarla al gusto de cada uno es tan recomendable como tentador: colín monoplaza, puños calefactables o incluso escape Akrapovic de carreras para aumentar la potencia a 220 CV y bajar 6 kg el peso total.



Es más amable de lo que parece en principio y su conducción no fatiga en exceso.

Es rápida como el viento. El único problema es encontrar espacio suficiente por delante para acelerar







V58N MAXIA 5  
MALETÍN MONOKEY® 58 LT, CON 4 TAPAS  
PINTADAS COLOR ALUMINIO

# MAXIA

## FIVE

OUR BIGGEST CREATION... FOR NOW!

La inédita estética de origen automovilístico representa el punto fuerte de la nueva versión del topcase Monokey. MAXIA 5 introduce innovaciones técnicas y estructurales, un peso optimizado y tendencias estéticas de última generación. Sus líneas sutiles y sus delicadas curvaturas permiten guardar dos cascos modulares.

V58NNB MAXIA 5  
PINTADO NEGRO BRILLANTE, DISPONIBLE  
TAMBIÉN EN VERSIÓN TECH,  
CON REFLECTORES TRANSPARENTES

[givimoto.com](https://givimoto.com)



reddot winner 2024



# Viajes intergalácticos

SUZUKI GSX-S1000 GX  
Vs. BMW S 1000 XR

Como bien sabes, viajar es un placer, y hacerlo a las estrellas es algo así como un sueño. ¿Un sueño? No. Hazlo realidad con cualquiera de estas dos ánimas que, en pleno purgatorio, buscan la felicidad eterna para todo aquel que se ponga a sus mandos, y así alcanzar la gloria. Este es el plan. ¿Te vienes?

POR LUIS LOPEZ LOZANO • FOTOS ISRAEL GARDYN

## FICHA TÉCNICA

## SUZUKI GSX-S1000 GX

|                      |                                                    |
|----------------------|----------------------------------------------------|
| Motor                | Tetracilíndrico en línea, 16v, refrigerado líquido |
| Cilindrada           | 999 cc                                             |
| Potencia y rpm       | 152 CV a 11.000 rpm                                |
| Par y rpm            | 106 Nm a 9.250 rpm                                 |
| Limitable            | No                                                 |
| Nº Marchas           | 6 relaciones                                       |
| Velocidad máxima     | 281 km/h                                           |
| Chasis               | Estructura doble viga en acero                     |
| Suspensión delantera | Horquilla invertida, barras 43 mm                  |
| Suspensión trasera   | Monoamortiguador progresivo                        |
| Freno delantero      | 2 discos de 310 mm, pinzas de 4 pistones           |
| Freno trasero        | Disco de 240 mm, pinza de un pistón                |
| Neumático delantero  | 120/70 - 17                                        |
| Neumático trasero    | 190/50 - 17                                        |
| Distancia entre ejes | 1.470 mm                                           |
| Altura asiento       | 845 mm                                             |
| Peso declarado       | 232 kg                                             |
| Capacidad depósito   | 19 litros                                          |
| Consumo              | 5,9 l/100 km                                       |
| PVP                  | 18.799 €                                           |



18.799  
EUROS

## VALORACIÓN

## SUZUKI GSX-S1000 GX

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★★ |
| Comportamiento | ★★★★★ |
| Suspensiones   | ★★★★★ |
| Frenos         | ★★★★★ |
| Consumo        | ★★★★★ |
| Precio         | ★★★★★ |





VALORACIÓN **BMW S 1000 XR**

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★★ |
| Comportamiento | ★★★★★ |
| Suspensiones   | ★★★★★ |
| Frenos         | ★★★★★ |
| Consumo        | ★★★★★ |
| Precio         | ★★★★★ |

DESDE  
**21.030**  
EUROS

Motor tetracilíndrico  
en línea, **999 cc**  
y **170 CV**

FICHA  
TÉCNICA **BMW S 1000 XR**

|                      |                                                |
|----------------------|------------------------------------------------|
| Motor                | Tetracilíndrico en línea, 16v, refrig. líq.    |
| Cilindrada           | 999 cc                                         |
| Potencia y rpm       | 170 CV a 11.000 rpm                            |
| Par y rpm            | 114 Nm a 9.250 rpm                             |
| Limitable            | No                                             |
| Nº Marchas           | 6 relaciones                                   |
| Velocidad máxima     | 290 km/h                                       |
| Chasis               | Doble viga en aluminio                         |
| Suspensión delantera | Horquilla invertida, barras 45 mm, rec. 150 mm |
| Suspensión trasera   | Monoamortiguador, rec. 150 mm                  |
| Freno delantero      | 2 discos de 320 mm, pinzas de 4 pistones       |
| Freno trasero        | Disco de 265 mm, pinza de doble pistón         |
| Neumático delantero  | 120/70 - 17                                    |
| Neumático trasero    | 190/55 - 17                                    |
| Distancia entre ejes | 1.552 mm                                       |
| Altura asiento       | 850 mm                                         |
| Peso declarado       | 227 kg                                         |
| Capacidad depósito   | 20 litros                                      |
| Consumo              | 6,6 l/100 km                                   |
| PVP                  | Desde 21.030 €                                 |

Motor tetracilíndrico  
en línea, **999 cc**  
y **152 CV**



**P**on atención a lo que viene si de verdad te gusta viajar y disfrutar de motos capaces y francamente potentes, como las que presentamos aquí.

Sí, porque habrá máquinas con las que los viajes interestelares sean todavía más excitantes y lujuriosos, pero te aseguro que si pones en una balanza lo que aprovechas una y otra moto, el resultado final probablemente se decante por las dos protagonistas que reclaman tu atención en estas páginas, con el firmamento estelar motero como testigo y destino. Porque soñar despierto es tan fácil, o pretencioso, como pilotar la BMW S 1000 XR o la Suzuki GSX-S1000 GX.

Pero... ¿Cuál es más cómoda y la que mejor se adapta a viajes largos? ¿Es la alemana más explosiva que la japonesa o hay que medir sus capacidades sport en función de cómo despliegan su armamento? ¿Y con cuál te quedarías para usarla todos los días, aparte de por carretera abierta?

Cuando se promete mucho, se es-

pera tanto o más de lo que cada uno de nosotros pudiera imaginar. Algo lógico por otra parte. Pues bien, vamos a deshacer la madeja para desgranar lo que ofrecen y elegir así la viajera galáctica favorita, ¿O habría que denominarlas maxitrail?

### **PISANDO POR LO NEGRO**

Esa es otra de las disquisiciones que no me convencen y, por tanto, prefiero

## **DOS EXCELENTES OPCIONES PARA ELEGIR TU VIAJERA INTERGALÁCTICA FAVORITA**

pasar de puntillas. ¿Estos dos aparatitos son realmente trail? Bueno, llámalo 'X'. Me quedo con cualquiera de las denominaciones anteriores, ya sean más o menos reales o pertenecientes a mundos paralelos en los que, imagínatelo, no existen los límites de velocidad.

Como rodamos sobre carreteras más o menos bien asfaltadas pertenecientes a una dimensión conocida por todos, ciñámonos a esto, dejando aparte el campo para las auténticas trail, que para eso fueron concebidas décadas atrás. Lo que aquí nos ocupa son motos de extraordinarias capacidades viajeras, con potencias que rebasan los 150 CV y velocidades máximas de escándalo.

las tiendas. Ya solo por ese motivo estas motos obligan a ser recibidas con reverencia, rindiéndoles la debida y merecida pleitesía.

Tanto la BMW como la Suzuki se hacen valer de sus más poderosos motores tetracilíndricos en línea (convenientemente "descafeinados") para ser empleados con un nuevo fin que no tiene por qué ser necesariamente mostrarse como el más veloz en pista. Lo cierto es que después de situar las dos motos cara a cara, ¡Quién diría que no son rabiosamente deportivas! Como se suele decir, "quien tuvo, retuvo".

La alemana ha dejado el listón en unos más que sobrados 170 CV, elevados en su reciente remodelación de este mismo año... por si los 165 CV anteriores le parecían pocos a alguien. Una potencia alcanzada justo al mismo régimen que el "tetra" nipón, aunque en su caso con una cifra sensiblemente inferior en su registro máximo, con 152 CV. ¿En qué puede afectar esto en el día a día →

No en vano, en ambos casos son motos que se encuentran animadas por propulsores que, ya sea en el pasado o directamente en el presente, han sido o son protagonistas del Mundial de Superbike, la máxima expresión del motociclismo deportivo con modelos que puedes comprar en

No siempre más potencia significa mayores capacidades en todo

Una moto **totalmente nueva** que no se amedrenta ante la menor cifra de potencia ofrecida







DISPONIBLES PARA TODOS LOS  
MODELOS ACTUALES DE BMW,  
PARA HARLEYDAVIDSON PAN AMERICA Y  
PARA DUCATI MULTISTRADA V4 & DESERTX

## VER Y SER VISTO

Bajo la lluvia, la niebla, al atardecer, bajo un sol cegador o durante los pasos sombríos por el bosque: nuestros faros auxiliares acentúan la silueta frontal y aumentan notablemente la seguridad activa al mejorar tanto nuestra visión como la propia visibilidad mientras conducimos.

Compactos. Bajo consumo de energía. Extremadamente luminosos. Duraderos. Con homologación CE. Faros auxiliares Wunderlich. Con una firma luminosa inconfundible.

## INCONFUNDIBLES FAROS ADICIONALES WUNDERLICH







Aunque la BMW derive de su hermana deportiva, en ergonomía nada tiene que ver con ella... afortunadamente. El confort está garantizado.



El **display TFT** es, como en las últimas generaciones de cualquier BMW premium, una delicia en todos los sentidos, manejo incluido.



Con Brembo firmando los frenos, poco más se le puede pedir al equipo de esta moto, (dispone de ABS en curva).



Incluso con el silenciador de serie, esta moto suena bastante ya al ralentí. La serie S1000 se caracteriza por ello y este modelo no es una excepción.



con manillar alto y agilidad felina, la **diversión en curvas** está garantizada





a cualquier viajero o usuario que se plantee circular con ella? Yo dirá que no mucho o, al menos, no como para preocuparse y relegar la Suzuki a un segundo plano. Ni hablar.

### LUCHA DE 'GADGETS'

En motos de semejante porte, la pelea por las cifras de par y potencia quedan para los más puristas que busquen la excelencia o, quién sabe, para banales discusiones de bar en las que nada es cierto y todos nos apellidamos Márquez. Sin embargo, la contienda en 'gadgets' adquiridos parece estar ganando enteros en las últimas generaciones de todo tipo de motos, más todavía si hablamos de modelos que rebasan con tranquilidad los 20.000 € y cuyo destino, ya sabes, pueda establecerse en las mismísimas estrellas.

Como es costumbre en BMW, dispones de una S 1000 XR de nueva generación mínimamente equipada para, en caso de quererlo todo y ser de cartera agradecida, alicatar la moto como si te hubieras comprado la súper exclusiva M 1000 XR; de hecho, dispones de grupos de piezas opcionales bajo la denominación M, como el Paquete M o el Paquete M Carbon (ve a un concesionario o entra en su web y comienza a alu-



### La opinión del probador

Por muchos años que pasen, la BMW S 1000 XR sigue siendo la misma moto sport-turismo de manillar alto divertida de pilotar, pero algo brusca en según qué detalles. ¿Decisivos? No tanto.

Incluso con maletas, se puede rodar **muy rápido** con la BMW



### EQUIPAMIENTO

CASCO MT HELMETS KRE+ CARBON  
CHAQUETA RST S-1  
GUANTES RST TRACKTECH EVO 4  
PANTALONES RACERED RAPTOR  
BOTAS RST AXIOM



cinar con su estética... y el precio final). Y como la marca teutona no da puntada sin hilo, nos cedió una versión muy especial de esta XR, es decir, una moto de pruebas con casi todo; por lo que no faltaba la suspensión electrónica Dynamic ESA Pro, el cambio semiautomático bidireccional o el control de crucero; todo eso, trasladado a la Suzuki, lo tiene de serie a un precio por debajo de los anteriormente mencionados 20.000 €, verdadera barrera psicológica a la hora de realizar una inversión de tal envergadura.

Con una electrónica avanzada en la que tienes a tu disposición diferentes modos de motor (siempre apuesto por el más abierto, donde mejor →



La **ergonomía** está muy conseguida en esta Suzuki, como ya sucede con otras hermanas turísticas

se expresa una moto que pretenda demostrar sus capacidades sin filtros), ajuste del propio freno motor, ABS completo controlado mediante IMU de 6 ejes y control de tracción ajustable de manera individual, o en función de la curva prefijada, ¿Qué más podrías echar en falta? Tal vez un display con conectividad en el que tener un menú disponible de manera directa y sencilla, ¿Verdad? Hasta en eso ambas son especialistas, con "interface" más directo en la Suzuki y algo más complicado para hacerte con los mandos en la BMW, es decir, menos intuitivo pero eso sí, más cargado y completo.

Llegado a este punto, hay que ponerse en marcha para saber qué puedes hacer y qué no es tan sencillo a los mandos de sendas... ¿Trail? Seamos realistas: asfálticas al cien por cien.



### La opinión del probador

Suzuki sorprende por la fluidez de sus motos al ser pilotadas. Un aspecto vital para diferenciarse de su competencia y que ofrece además un precio apreciablemente más ajustado.

### EQUIPAMIENTO

CASCO ARAI RX-7V  
CHAQUETA DAINESE SUPER SPEED 3  
GUANTES SPIDI WNT-2  
PANTALONES SPIDI FURIOUS PRO  
BOTAS STYLMARTIN SYNCRO





La nobleza tanto del motor como de la parte ciclo aporta mucha **confianza** yendo 'al ataque'



### LA ALFOMBRA MÁGICA DE ALADINO

Cuando me sitúo a los mandos de una moto diseñada para viajar, me imagino cómo debería sentirse Aladdin en su "magic carpet". Las dos motos son confortables, con asientos en los que hacer kilómetros sin apenas descanso es posible, pero también lo es llegar con ambos pies al suelo; y no lo parece a tenor de las alturas declaradas por cada uno de ellos, pero la posición a los mandos y el diseño redondeado de los exteriores permiten arquear menos las piernas y que la longitud de las mismas cunda más que en otras motos.

Una vez sentado en la BMW, te das cuenta de que se trata de una moto "de ataque", o al menos que proviene de una de ellas, como es →



Nuestra moto de pruebas tiene "truco": sus asientos son opcionales, aportando más confort y un estilo que confiere personalidad extra al conjunto.



No sé a ti, pero a mí me gusta encontrarme al menos un indicador circular en la pantalla TFT de una moto actual. Hay espacio de sobra para leerlo todo a la perfección.



Poco hay que objetar en el apartado de frenos en esta moto, con un tacto además dulce y progresivo, incluso respecto a su rival.



El conocido diseño de escape con silenciador corto de Suzuki aquí cobra mayor sentido, molestando menos que en su rival.







Aunque camaleónica,  
la BMW echa en falta  
**algún detalle**

la S 1000 RR. El manillar es ancho y un poco recogido en puntas, como invitándote a echarte ligeramente sobre el depósito mientras abres gas; si has tenido una moto deportiva entre las piernas sabrás a lo que me refiero. En el caso de la Suzuki, esta sensación no se siente de una manera tan evidente, confiando más en una posición turística por excelencia, en la que te sientes más integrado en la moto que sentado sobre ella, con la mirada ya fija en la próxima curva.

Todo fluye como si fueras en esa alfombra mágica de cine, moviéndote entre las estrellas a los mandos

de la Suzuki. La suavidad general es un punto muy a favor de la japonesa, que siendo ligeramente más pesada que la alemana, sin embargo ofrece un tacto de conducción excepcional, al alcance de cualquiera, con el shifter de serie incluido. En cambio, la XR resulta ser algo más exigente, con cierta rudeza que parece acompañarle desde su nacimiento, allá por el año 2015. No alcanza la dulzura de la GX pero, claro, a cambio las sensaciones sport pretenden hacer mella en su piloto para que se olvide de zarandajas diarias... ¡Que has venido a divertirse!

Eso parece querer decir la BMW, donde los 170 CV se muestran acaso como los más de 200 de la versión M, así, de entrada. El par disponible es brutal desde la zona media y no encontrarás fácilmente un lugar lo suficientemente despejado como para acercarte a la zona roja del tetracilíndrico. Incluso aquí, o en frenada, la inmediatez de la alemana sorprende al piloto por el trabajo que le exige domar el conjunto. Algo que no sucede con la Suzuki, suspensión electrónica inteligente incluida, donde la tranquilidad y serenidad domina el conjunto para mayor placer de su usuario. ■

## CONCLUSIÓN

Con electrónica para todo y para todos, concentrada en paquetes opcionales en el caso de la BMW, solo te queda disfrutar de ambas motos en todas sus posibles dimensiones. Para un uso diario parece más apropiada y racional la Suzuki, mientras que para aquellos que buscan sensaciones más galácticas en plena marcha, la BMW no defrauda a nadie... que se arriesgue a perder el carnet. Algo más ruda que la GX, la XR triunfa por su demostración de músculo ya habitual desde su primera versión. Pero eso no lo es todo y Suzuki sabe cómo hacerle frente.

La "Suzie" aporta  
mayor equilibrio y  
dulzura, a menor coste





Una publicación de

**GRUPOV**

www.grupov.es

# FERNANDO ALONSO

EDICIÓN Altagama  
COLECCIONISTA coches



**NUEVO  
ESPECIAL  
YA EN TU  
KIOSCO**

- TODA SU TRAYECTORIA
- ASÍ PILOTA ALONSO
- SUS GRANDES RIVALES
- TODOS LOS COCHES QUE HA PILOTADO
- COMPAÑEROS DE EQUIPO
- LOS CASCOS DE ALONSO
- VICTORIAS EN LE MANS
- FIGURAS CLAVE EN SU CARRERA
- RÉCORDS Y ESTADÍSTICAS
- MUSEO FERNANDO ALONSO

EL ESPECIAL MÁS COMPLETO JAMÁS PUBLICADO SOBRE FERNANDO ALONSO

**EN FORMATO DE LUJO**

**TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO**

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES



FICHA TÉCNICA  
KYMCO  
AK 550  
PREMIUM

|                      |                                                         |
|----------------------|---------------------------------------------------------|
| Motor                | Bicilíndrico paralelo, 8v, refrig. líquida              |
| Cilindrada           | 550 cc                                                  |
| Potencia             | 50,3 CV a 11.000 rpm                                    |
| Par                  | 64 Nm a 7.500 rpm                                       |
| Limitable            | No                                                      |
| Nº Marchas           | Automático                                              |
| Velocidad máxima     | 168 km/h                                                |
| Chasis               | Estructura perimetral en aluminio                       |
| Suspensión delantera | Horquilla invertida, barras de 41 mm, rec. 120 mm       |
| Suspensión trasera   | Monoamortiguador lateral                                |
| Freno delantero      | 2 discos de 270 mm, pinzas anclaje radial. ABS en curva |
| Freno trasero        | Disco de 260 mm, pinza de un pistón                     |
| Neumático delantero  | 120/70 - 15                                             |
| Neumático trasero    | 160/60 - 15                                             |
| Distancia entre ejes | 1.580 mm                                                |
| Altura asiento       | 785 mm                                                  |
| Peso declarado       | 238 kg                                                  |
| Capacidad depósito   | 14,5 litros                                             |
| Consumo medio        | 5,6 l/100 km                                            |
| PVP                  | 11.999 €                                                |



Motor bicilíndrico en línea,  
550 cc y 50 CV  
de potencia



11.999  
EUROS

VALORACIÓN  
KYMCO  
AK 550  
PREMIUM

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★★ |
| Comportamiento | ★★★★★ |
| Suspensiones   | ★★★★★ |
| Frenos         | ★★★★★ |
| Consumo        | ★★★★★ |
| Precio         | ★★★★★ |





# Vuelta al cole

## KYMCO AK 550 PREMIUM

El KYMCO AK 550 es un maxiscooter que plantó cara al todopoderoso Yamaha TMAX en 2017, aunque al poco tiempo de su comercialización se retiró del mercado. Ahora vuelve, renovado con la actualización que necesitaba y un apellido extra en su nombre: Premium. Toda una declaración de intenciones en su vuelta al cole.

POR LUIS LÓPEZ LOZANO · FOTOS ISRAEL GARDYN

**S**i el ámbito del scooter ha gozado de muy buena salud desde sus inicios, allá por mediados del siglo pasado, ahora su afianzamiento en el mercado es total, si bien cuando hablamos de este tipo de vehículos lo primero que nos viene a la mente es un modelo sencillo, práctico, asequible y, por tanto, destinado a la gran masa.

Queda claro que el KYMCO AK 550 Premium no es de este estilo precisamente, sino que su batalla va más bien de la mano de la “cara B” del disco, esto es, la que suena cuando hablamos de los maxiscooter de prestaciones excitantes y precio “galáctico”. Un entorno que se encuentra mayormente dominado por el eterno Yamaha TMAX, el “maxi” por el que no pasan los años, sino las entregas en las que cada vez se presenta más y mejor equipado y, por tanto, atractivo a un público que demanda presencia y potencia casi a cualquier precio.

Sí, porque el hecho de que el mercado del scooter se encuentra →





acotado por vehículos de compra y conducción accesibles, no va ni con el rey de los maxiscoter ni con el KYMCO aquí presente. No sé si para ti será mucha "tela" sacar del banco, si lo tienes, o financiar los casi 12.000 € que cuesta el nuevo AK 550 Premium, pero si eres de los que demandan prestaciones puras en un scooter grande, cómodo, elegante y agresivo, pensar solo en el Yamaha podría llevarte a no ver todo el horizonte con claridad. Este taiwanés viene pisando muy fuerte y, con su particular vuelta al cole, ha conseguido rematar mejor la jugada, que no es otra que la de convencerte de que, como maxiscoter, lo tiene todo. ¿Buscas algo así?

### PREMIUM DE VERDAD

Su nuevo apellido no es baladí. El regreso al mercado viene marcado por un acabado más acorde con los tiempos que corren, por ejemplo a través de un potenciado y atractivo display digital de tres esferas con conectividad y navegador mediante su particular sistema Noodoe, con aplicación instalable en tu móvil que incluye localizador GPS y múltiples funciones como grabar tus recorridos, avisarte de su situación y sus variaciones no deseadas, emergen-

La conducción sport gana enteros con la aportación de **control de tracción**







### La opinión del probador

El hecho de pagar 12.000 € por un scooter se antoja algo desmesurado; pero si obtienes a cambio un vehículo lujoso y potente como este, algo grande para ciudad pero capaz, la inversión podría merecer la pena.

#### EQUIPAMIENTO

CASCO HJC RPHA 12  
CHAQUETA RST S-1  
GUANTES RST TRACKTECH EVO 4  
PANTALONES RACERD RAPTOR  
BOTAS RST AXIOM

*Excelente ergonomía, aunque los pies quedan algo elevados sobre la plataforma*



cia automática con llamada al 112, además de ópticas completas por LED y, lo que considero el gran salto del KYMCO con respecto a la primera versión comercializada del AK 550: ABS en curva y control de tracción.

Creo que aquí está “la madre del cordero”, porque además de disponer de dos curvas de potencia, una “full power” y otra que limita la entrega estilo Rain, el propio control de tracción es desconectable, mientras que el trabajo del ABS tiene en cuenta la inclinación del scooter a la hora de realizar su labor; dicho con otras palabras, dispone de ABS Cornering, lo que impedirá que acabes con tus huesos y sus plásticos por el suelo si tienes que realizar una

detención al estio “panic braking” en pleno apoyo lateral.

Otra de las magníficas capacidades del nuevo Premium están en el

les, pero al menos uno y algo más sí podrás.

En la parte ciclo dispone de un juego de discos de 270 mm, mientras que

## SI QUIERES PRESTACIONES PURAS EN UN SCOOTER GRANDE, CÓMODO, ELEGANTE Y AGRESIVO, EL AK 550 PREMIUM ES UNA EXCELENTE OPCIÓN A TENER EN CUENTA

hueco bajo el asiento donde, como es habitual en este tipo de scooter enormes y potentes, será imposible alojar un par de cascos integra-

atrás lleva otro de 260 mm, lo que confirma sobre el papel, y en plena marcha, que este KYMCO frena como se espera de un maxiscoter deportivo.

Y aunque te he hablado de la disposición de dos curvas de motor y del control de tracción desconectable, no he mencionado nada todavía sobre su rendimiento... Digamos que ya fue verdaderamente sorprendente en su primera aparición y que ahora, por cuestiones de guion, los anteriores 53 CV pasan a ser 50 CV a 7.500 rpm; no sé si eres de “morro fino”, pero yo no he notado prácticamente nada negativo en ello. De hecho, la transmisión sigue siendo tan agradable y lograda como siempre, con un sistema de variador que se conecta al motor mediante una correa dentada y sistema de embrague centrífugo automático. El twin paralelo no deja de →





El peso del conjunto no le impide disponer de una frenada de excelente calidad en todos los aspectos.



El acabado con doble salida recuerda su condición de bicilíndrico. Es tan atractivo que apenas demanda otro de la industria auxiliar.



Las piñas, con abundante "botonería", acompañan en su acabado al cuidado estilo del conjunto, eficacia incluida.



El AK550 no es una pluma, pero se defiende con **buenas capacidades** en conducción en **curvas**

## RIVALES



### SYM MASXYM TL 508

Imbatible por precio, aporta un magnífico rendimiento y peso contenido, lo que le convierte en una opción muy atractiva como "maxi" deportivo.

|            |                                    |
|------------|------------------------------------|
| Motor      | Bicilíndrico 8v, refriger. líquida |
| Cilindrada | 508 cc                             |
| Potencia   | 46 CV a 6.750 rpm                  |
| Par        | 49 Nm a 5.250 rpm                  |
| Peso       | 215 kg                             |
| PVP        | 8.999 €                            |



### YAMAHA TMAX

Todo fluye a sus mandos, ventas incluidas, donde se demuestra que ni un precio elevado ni modelos más refinados pueden con él.

|            |                                    |
|------------|------------------------------------|
| Motor      | Bicilíndrico 8v, refriger. líquida |
| Cilindrada | 562 cc                             |
| Potencia   | 48 CV a 7.500 rpm                  |
| Par        | 56 Nm a 5.250 rpm                  |
| Peso       | 218 kg                             |
| PVP        | Desde 13.990 €                     |

## EL TWIN PARALELO OFRECE UNA SUAVIDAD "DE DIEZ"

ofrecer una suavidad "de diez", con su culata de 8 válvulas y doble árbol de levas que se ha decantado por un calado de 270°, es decir, parece un V-twin siendo un bicilíndrico paralelo. Por cierto, la transmisión final también se hace valer de una correa dentada, más reforzada que la empleada en la versión precedente, que aporta además nuevas dimensiones.

En cuanto a las suspensiones, también han recibido su dosis de

refuerzo mediante una tija doble y gruesas barras invertidas de 41 mm, con ajuste en hidráulicos por un lado y muelle al otro, mientras que más abajo están los mencionados discos mordidos por pinzas monobloque que vienen firmados, en esta ocasión, por la mano de Brembo.

### CÓMODO ES DECIR POCO

Con semejante despliegue de facultades, dan ganas de ponerse en marcha cuanto antes para comprobar si todo va a suceder como esperas... Y la verdad es que sí. El asiento es tremendamente acogedor, además con un respaldo que puedes ajustar en tres posiciones. Tal vez sea un poco alto, a lo que no ayudan las formas rectas de ambos costados, pero lo cierto es que con mi 1,80 metros de estatura me he sentido como en casa. El tacto de la



suspensión es muy agradable y cada golpe de gas traslada al piloto la sensación de tener todo bajo control, siempre con la debida suavidad de un vehículo de sus prestaciones y precio final.

El sonido del motor es discreto, una auténtica bendición sobre todo teniendo en cuenta que soportar a los que se mueven con otros "maxis" con el silenciador cambiado por una "tubería de fontanero". El AK 550 Premium prefiere pasar inadvertido en cuanto a su nivel sonoro, contenido pero aguardando el momento de abrir gas para demostrarte que empuja de manera contundente a cualquier régimen.

Después de haberlo visto en el garaje con su agresiva horquilla invertida, anclaje radial de sus pinzas Brembo, el amortiguador lateral montado de forma horizontal y todas las ópticas LED, lo menos que puedes esperar es que su comportamiento sea más bien deportivo; pero la verdad es que eso dependerá de ti y, cómo no, del espacio que tengas por delante, porque el KYMCO acelera y recupera como si tuviera la misma prisa que tú en llegar al

destino... o sin prisa, pero con emoción. Si la quieres, la tienes.

Tampoco pasa desapercibida el nuevoparabrisas ajustable mediante motor eléctrico, que varía la altura en 8 centímetros con solo tocar uno de los pulsadores de la piña izquierda. A

## CUMPLE CON UN DOBLE PROPÓSITO ENTRE USO DIARIO Y DESFOGUE OCASIONAL

todo esto, has puesto en marcha el AK 550 Premium sin sacar ninguna llave del bolsillo, porque dispone de la correspondiente unidad de proximidad. Otros elementos controlados electrónicamente se encuentran a disposición del piloto en un conjunto

de pulsadores situados bajo el manillar, en la carcasa inferior. Rápido, fácil y accesible al máximo.

Ese extraordinario tacto de las suspensiones entre baches y alcantarillas urbanas se reproduce en carretera, donde el KYMCO vuela tan bajo como tú estés dispuesto a hacerlo. Bien protegido por una pantalla que cubre de verdad y con los pies situados tras el escudo o sobre la tarima, las salidas a carretera abierta son más que recomendables para "quemar carbón" de vez en cuando. Los cambios efectuados en la parte ciclo parecen haber conseguido un extra en estabilidad y sensaciones directas al piloto, lo que redunda en una conducción deportiva segura y muy divertida con frenos, motor y suspensiones a tu servicio de manera muy equilibrada, sin sobresaltos; siempre cumpliendo con su doble propósito entre uso diario y desfogue ocasional lejos de las estrecheces urbanas, como cabía esperar en su regreso al cole. Le han cundido las vacaciones de verano... Ya lo creo que sí; mucho. ■

En ciudad, los pies van mejor sobre la tarima, pero en carretera ruedas más cómodo situándolos tras el escudo



En la base del manillar está el "piano" con los controles electrónicos que actúan sobre el scooter.



La información queda dispuesta como en la versión precedente, aunque se ha trabajado para mejorar su visibilidad.



El pequeño respaldo en el asiento de piloto se agradece, mientras que el espacio debajo es tirando a justo. Al menos podrás dejar el casco, los guantes y algo más.



## CONCLUSIÓN

Desde luego, y tras probar el KYMCO AK 550 Premium haciendo un buen puñado de kilómetros a sus mandos por todo tipo de carreteras y ambientes, rodando tranquilo y, a veces, no tanto, he de decir que me ha convencido de algo que no tenía tan claro antes de subirme a él: la competencia más directa del eterno Yamaha TMAX está aquí y ha venido para quedarse. O al menos, esa es la idea de una marca que ha sabido reaccionar a tiempo con la reaparición de este maxiscoter en formato Premium.





Disponibile en  
cuatro acabados  
diferentes

HONDA ADV350

# Creando marca

Supongo que Honda imaginó, cuando lanzó el primer X-ADV, un futuro éxito mediante el cual ampliaría su oferta de vehículos tipo SUV, con más o menos cilindrada, pero teniendo siempre como referencia un amplio abanico de posibilidades en el numeroso grupo de usuarios con carnet A2. A medio camino entre moto y scooter, la fórmula ha funcionado desde el primer lanzamiento. Suma y sigue.

POR LUIS LÓPEZ LOZANO • FOTOS ISRAEL GARDYN



Motor  
monocilíndrico,  
330 cc y 29 CV

El simple hecho de “dar con la tecla” en el mundo de las motos no es tan simple. En el cajón del olvido quedan proyectos de motos y scooter alternativos, con suspensiones y motores poco convencionales, lo que demuestra que tener una idea diferente y ponerla en práctica no es tan “coser y cantar”.

El tiempo pasa y la forma de trabajar de las principales marcas dedicadas al mundo de la motocicleta deja lugar a pocas dudas, con los riesgos justos y necesarios. Ciertos proyectos como la Yamaha Niken han puesto sobre la mesa un extraordinario poderío tecnológico aderezado con una dosis de riesgo importante. Sin embargo, el caso de Honda con el X-ADV 750 ha sido extraordinario, porque si bien se trata de un modelo que parte de otro ya asentado, como es la Honda NC750X, lo mismo se podría decir de la firma de los diapasones con la Tracer 900, base del gran triciclo nipón.

Con todo ello, mientras a la Yamaha le está costando penetrar en nuestro mercado, la Honda se ha tirado a la piscina sabiendo que está repleta de agua, ganando incluso parte de la porción de mercado que un insuperable scooter como es el Yamaha TMAX ha atesorado durante lustros. Mientras tanto, del X-ADV →

## FICHA TÉCNICA HONDA ADV350

|                      |                                                   |
|----------------------|---------------------------------------------------|
| Motor                | Monocilíndrico, 4v, refriger. líquida             |
| Cilindrada           | 330 cc                                            |
| Potencia y rpm       | 29 CV a 7.500 rpm                                 |
| Par y rpm            | 32 Nm a 5.250 rpm                                 |
| Limitable            | -                                                 |
| Nº Marchas           | Automático                                        |
| Velocidad máxima     | 141 km/h                                          |
| Chasis               | Estructura en acero                               |
| Suspensión delantera | Horquilla invertida, barras de 37 mm, rec. 125 mm |
| Suspensión trasera   | 2 amortiguadores, rec. 130 mm                     |
| Freno delantero      | Disco de 256 mm, pinza 2 pistones                 |
| Freno trasero        | Disco de 240 mm, pinza de un pistón               |
| Neumático del.       | 120/70 - 15                                       |
| Neumático tras.      | 140/70 - 14                                       |
| Distancia entre ejes | 1.520 mm                                          |
| Altura asiento       | 795 mm                                            |
| Peso declarado       | 186 kg                                            |
| Capacidad depósito   | 11,7 litros                                       |
| Consumo              | 4,2 l/100 km                                      |
| PVP                  | 6.680 €                                           |

6.680  
EUROS



nos viene otro modelo, en esta ocasión en formato scooter al cien por cien, el ADV350 que, una vez más, demuestra lo inteligente que resulta apostar por ciertos conceptos futuros tomando como base el éxito presente.

Este Honda bebe de las fuentes del magnífico Forza 350, otro scooter que, como el resto de la gama del fabricante de ala dorada, ha ido creciendo y madurando con el paso de los años hasta convertirse en marca propia dentro de la casa madre; desplazarte con un Forza no es moverte con cualquier scooter, sino con uno

de los más exclusivos, cuidados y elegantes de su segmento. Así se crea un sello.

### EL MÚSCULO DEL LÍDER

Y como no podía ser de otro modo, Honda ha echado el resto en la adaptación del Forza 350 para pasar a ser el ADV350, un scooter que mantienen el patrón de modelo de alto standing en cuanto a equipamiento y, cómo no, también en precio.

Sí, tiene su explicación y en las calidades del conjunto la encontrarás. Habrá otros scooter más asequibles de diferentes procedencias, pero

dudo que se acerquen en ciertos aspectos al ADV350.

Ya en su primera aparición, este Honda ha llegado a ser uno de los más vendidos del mercado, lo que indica el acierto en diseñar y producir un scooter con "ínfulas" de moto para el carnet A2, que no necesita limitación alguna para dichos usuarios. Dispone del motor monocilíndrico de 330 cc con culata de 4 válvulas e inyección PGM-FI de baja fricción, capaz de desarrollar 29 CV que, a priori, no parecen una barbaridad, pero que sin embargo le cunden más de lo esperado. Conseguirlo

también significa un extraordinario logro, ya que se trata de una mecánica que no apura la capacidad interna para ser denominado "tres y medio", pero tampoco resulta necesario cuando lo pruebas y experimentas su forma de ofrecer el par disponible donde, además, no falta el control de tracción HSTC.

Sin ser una moto trail (recordemos que hablamos de un scooter), sí parece querer asemejarse más a un scooter similar a un coche tipo SUV, es decir, un urbano con estética todoterreno que, en realidad, no lo es... al menos en su verdadera di-

Aporta un extra en  
agilidad respecto al  
Forza 350

#### EQUIPAMIENTO

CASCO BELL RACE STAR FLEX  
CHAQUETA HALVARSSONS MORA  
GUANTES RST TRACKTECH EVO 4  
PANTALONES RACERED RAPTOR  
BOTAS RST AXIOM



#### La opinión del probador

La fórmula de aunar el mundo de la moto trail y el scooter está dando sus frutos, y una prueba del trabajo bien hecho, completo y atractivo es el Honda ADV350, muy adecuado para el formato ligero del carnet A2.





mencción. Pero esto no es algo que le impida ofrecer una suspensión de mayor recorrido, encontrando una horquilla invertida con barras de 37 mm y, atención, 125 mm de trabajo, mientras que la pareja de amortiguadores también se sale de la media en cuanto a la carrera, disponiendo de una distancia hábil de 130 mm. ¿Suficiente como para dar saltos por abruptos caminos de tierra? Si no saltos, sí circular con cierta soltura y disfrutar de ese extra en recorrido para que te haga la vida más fácil en ambientes urbanos y extraurbanos, rodando sobre

## EL ADV350 SIGUE LA LÍNEA, DE MANERA MUY INTELIGENTE, INTRODUCIDA POR EL X-ADV

carreteras de asfalto pobre.

Hay más guiños al entorno off road, como puede ser su ancho y elevado manillar visto, sin carcasas que ocultan su estructura, el empleo de neumáticos mixtos montados en llantas de finos brazos cruzados, el diseño de los depósitos de gas en la pareja de amortiguadores o la apariencia reforzada de los plásticos, donde destaca la plancha instalada en la plataforma donde descansan los pies; éstos, por cierto, pueden ponerse sobre esta base o tras el escudo, aunque si eres de piernas largas la segunda posición no será demasiado natural, obligándote a flexionar en exceso las rodillas.

No hay que olvidar que el ADV350 monta un sistema de llave por proximidad, con el control electrónico de diferentes elementos a través de pulsadores, siempre con la llave dentro del perímetro de acción. El display LCD en negativo admite conexión mediante el sistema Honda RoadSync, con el que podrás →

*Manos altas y postura natural: parece una trail...*

El asiento sigue la línea de scooter "campero" con su aspecto reforzado

Debajo hay espacio para un casco integral y más. No es imprescindible montar un baúl si realmente no lo necesitas.







No faltan guanteras y conexión USB para tus dispositivos móviles.



La frenada no entraña sorpresa alguna, con Nissin a los mandos y un tacto tan dulce y eficaz, como de costumbre.



La llave de proximidad se va imponiendo en los modelos de todos los niveles, con mandos de apertura electrónica del asiento y depósito.



La instrumentación TFT es de generosas dimensiones y aporta la información que necesitas bien a la vista, o al golpe de botón.



Se nota, sobre todo en carretera, la protección que aporta la pantalla frontal con ajuste por motor eléctrico en altura.



No hay mucho espacio para el pasajero...

## RIVALES



### KEEWAY VIESTE 300 XDV

Una versión ligera de menor cilindrada pero no mucha menos potencia respecto al ADV350. Atención porque ofrece un acabado interesante por un precio muy ajustado.

|                   |                                     |
|-------------------|-------------------------------------|
| <b>Motor</b>      | monocilíndrico, 4v, refrig. líquida |
| <b>Cilindrada</b> | 278 cc                              |
| <b>Potencia</b>   | 26 CV a 8.250 rpm                   |
| <b>Par</b>        | 24 Nm a 7.000 rpm                   |
| <b>Peso</b>       | 159 kg (en marcha)                  |
| <b>PVP</b>        | 3.990 €                             |



### KYMCO DTX 350

El especialista en scooter ofrece una opción madura en nuestro mercado con la base exitosa de Xciting anteriores, sinónimo de éxito a precio atractivo.

|                   |                                     |
|-------------------|-------------------------------------|
| <b>Motor</b>      | monocilíndrico, 4v, refrig. líquida |
| <b>Cilindrada</b> | 321 cc                              |
| <b>Potencia</b>   | 28 CV a 7.500 rpm                   |
| <b>Par</b>        | 29 Nm a 5.750 rpm                   |
| <b>Peso</b>       | 194 kg (lleno)                      |
| <b>PVP</b>        | 5.299 €                             |

atender las llamadas del teléfono o escuchar música con tu equipo de intercomunicación.

## GUERRERO URBANO

Refinado, elegante y muy atractivo, el ADV350 sigue la línea, de manera muy inteligente, introducida por el X-ADV, lo que implica el hecho de encontrarte con un montón de miradas fijadas en ti cuando te pones a los mandos de este scooter; y no será por su escandalosa presencia en cuanto a sonido del motor, porque pocos pueden presumir de ser tan eficientes y silenciosos como el monocilíndrico de Honda, además de suave y lineal en su funcionamiento. Es así como se muestra en marcha.

El asiento, tal vez algo duro con el refuerzo "campero" al que se ha visto sometido, sin embargo no es alto en exceso ya que no alcanza



los 800 mm de distancia al suelo. Sí resulta más llamativa la posición a la que te obliga a situar las manos el ancho manillar, como invitándote a ponerte de pie sobre las plataformas centrales mientras ruedas por

## EL MOTOR HA GANADO EN BRÍO RESPECTO A LA VERSIÓN PRECEDENTE

cualquier camino de tierra. Extraño al principio pero, poco después, más natural. Solo tendrás alguna queja cuando pretendas avanzar entre dos coches que te han cerrado el paso en un atasco: atención a los

espejos porque te los puedes llevar puestos a pares.

Como vaticinaban las cifras de recorrido en las suspensiones, este Honda surca el asfalto urbano como si fueras en una tabla de surf sobre el agua. Gira bien y frena de manera correcta, actuando sobre ambas manetas a la vez si necesitas una detención de emergencia eficaz. La respuesta al acelerador siempre es dulce y tal vez menos inmediata que la de otros motores con mayor cilindrada, pero la verdad es que mantengo lo dicho más atrás: le cunde mucho y demuestra que el par disponible lo exprime al máximo, a cambio además de un consumo francamente contenido a ritmos medios.

Ahora bien, si decides salir a carretera y rodar aprovechando el monocilíndrico con aperturas totales de

gas, la situación cambia. El motor ha ganado en brío subiendo de vueltas respecto a la versión precedente y, como es lógico, el consumo se resiente al exigirle el máximo circulando por carretera abierta. ¿Es esto un inconveniente? Si eres de los que les gusta apurar el depósito, sí, porque no llega a 12 litros su capacidad y las visitas al surtidor serán algo más tempranas. Ahora bien, con lo que recibes a cambio, es decir, un rendimiento más alegre y divertido, lo darás por asumido y positivo. ■

## CONCLUSIÓN

Habrás visto fotos por ahí con pilotos haciendo derrapadas y saltando a los mandos del ADV350, pero la verdad es que le encuentro más sentido su uso rodando por los asfaltos cambiantes y, a veces, peligrosos de la ciudad, donde una alcantarilla o una junta chapucera de asfalto te pueden dejar los riñones "al jerez". Con este Honda será más complicado, ya que tanto la horquilla como los amortiguadores han sido diseñados para soportar cierto trote off-road.

### VALORACIÓN HONDA ADV350

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★☆ |
| Comportamiento | ★★★★☆ |
| Suspensiones   | ★★★★☆ |
| Frenos         | ★★★★☆ |
| Consumo        | ★★★★☆ |
| Precio         | ★★★★☆ |

... pero al menos dispone de asas generosas y estribos retráctiles





Motor monocilíndrico,  
451,65 cc y 40 CV  
de potencia



ROYAL ENFIELD  
HIMALAYAN 450

# Trail suave

Existen, por así decirlo, el trail deportivo y el trail suave, que justamente practican quienes no quieren ir más allá, a la hora de abandonar el asfalto, de una utilización tranquila y comedida. Pues bien, una de las mejores opciones para disfrutar de esta particular aproximación a las motocicletas de carácter dual la representa la nueva Himalayan, verdadera caja de sorpresas en cuanto a comportamiento y potencial de grato uso off-road.

POR CARLOS LARRETA • FOTOS ISRAEL GARDYN





Lo suyo es  
el **off-road tranquilo**,  
pero también admite  
ciertas alegrías

**S**orprendente, en primer lugar, porque una moto que parece nacida exprofeso para la pacífica excursión, acepta también de buen grado ciertos excesos en la conducción por campo, mostrando en todo momento solidez y naturalidad en sus reacciones. Y sorprendente igualmente, por ese acentuado rasgo que marca su carácter: el de la suavidad. Suavidad y abundancia de par en la respuesta motriz a bajo régimen, su indiscutible zona de confort, y suavidad en un cambio de marchas que creemos no equivocarnos si lo calificamos como uno de los más suaves que jamás hayamos probado. Pero vayamos un poco con los antecedentes.

Royal Enfield tenía en el mercado la Himalayan 411, que pedía a gritos una actualización, de cara a poder medirse con una competencia cada vez más numerosa y mejor pertrechada dentro del segmento trail de baja cilindrada. Y en ese contexto, el primer punto a revisar era desde luego el de las prestaciones, puesto que una moto de casi doscientos kilos y poco más de 24 CV, no parecía en condiciones de plantar cara seriamente a sus competidoras. Así que la marca no tuvo otro remedio que dar vida a un nuevo propulsor, denominado Sherpa 450, de superior cilindrada (451,65 cc), cambio de seis marchas (antes, cinco), y →

## FICHA TÉCNICA ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

|                      |                                                       |
|----------------------|-------------------------------------------------------|
| Motor                | Monocilíndrico DOHC, 4v. Refrig. líquida              |
| Cilindrada           | 451,65 cc                                             |
| Potencia             | 40,02 CV a 8.000 rpm                                  |
| Par                  | 40 Nm a 5.500 rpm                                     |
| Limitable            | -                                                     |
| Nº Marchas           | 6                                                     |
| Vel. máxima          | n.d.                                                  |
| Chasis               | Doble cuna en acero                                   |
| Suspensión delantera | Horquilla invertida Showa de 43 mm. Rec. 200 mm       |
| Suspensión trasera   | Amortiguador Showa. Precarga regulable. Rec. 200 mm   |
| Freno delantero      | Disco de 320 mm, pinza de 2 pistones, ABS             |
| Freno trasero        | Disco de 270 mm, pinza de 1 pistón, ABS desconectable |
| Neumático del.       | 90/90 - 21                                            |
| Neumático tras.      | 140/80 - R17                                          |
| Distancia ejes       | 1.510 mm                                              |
| Altura asiento       | 825/845 mm                                            |
| Peso declarado       | 181 kg (en vacío)                                     |
| Depósito             | 17 litros                                             |
| Consumo              | 3.59 l/100 km (declarado)                             |
| PVP                  | Desde 5.887 €                                         |

DESDE  
**5.887**  
EUROS





## VALORACIÓN

### ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★★ |
| Prestaciones   | ★★★★★ |
| Comportamiento | ★★★★★ |
| Suspensiones   | ★★★★★ |
| Frenos         | ★★★★★ |
| Consumo        | ★★★★★ |
| Precio         | ★★★★★ |

La **acertada ergonomía** facilita un muy buen control de la moto en campo



refrigeración líquida, que elevaba la cifra de potencia hasta rebasar los 40 CV, ofreciendo además unos valores de par considerablemente más altos, definitorios en gran medida de la singular personalidad del nuevo modelo. Así nacía la primera Royal Enfield refrigerada por agua y con tecnología Ride-by-Wire, adoptándose también un bastidor más robusto, nuevos asiento y depósito, unas magníficas suspensiones Showa con mayor recorrido, discos de freno más grandes, una instrumentación concentrada en una única y original pantalla redonda... y bueno, quedaba

## EL MOTOR ES MUY DE EXCURSIÓN, MUY TRIALERO, POR LO LLENO DE ENERGÍA QUE SE MUESTRA A BAJO RÉGIMEN

por resolver ese mencionado exceso de kilos, que, a falta de resultados espectaculares, sí que ha conseguido aliviarse en alguna medida.

### MÁXIMO CONFORT

Las sensaciones iniciales que transmite la Himalayan cuando la conduces hablan de suavidad y confort en su máxima expresión. Un cambio, lo hemos dicho, de funcionamiento desconcertantemente suave, con una inmediata localización del punto muerto y el estupendo apoyo de un embrague (por cable) que también es pura mantequilla. Y un motor que encandila por cómo sale desde abajo, haciendo gala de un par propio casi de un propulsor de superior cilindrada.

El manillar es muy cómodo, y la goma de los puños, muy agradable, con el adecuado grado de dureza; las manetas, igualmente cómodas y de generosas dimensiones, aunque sin regulación ni tampoco la tan

### EQUIPAMIENTO

CASCO LEATT GPX 3.5 V20.1  
GAFAS LEATT VELOCITY 6.5  
CHAQUETA LEATT GPX 5.5 ENDURO  
GUANTES LEATT GPX 2.5 X-FLOW  
CAMISETA LEATT GPX 5.5 AFRICAN TIGER  
PANTALONES LEATT GPX 5.5 ENDURO  
BOTAS SIDI CROSSFIRE 3 SRS





necesaria protección para las manos que aportan en uso off-road unos cubremuñecas. El pedal de freno luce un buen tamaño y, también, un buen estriado, cosa que no podemos decir de los reposapiés: si quitas las gomas que los cubren –dos tornillos por cada uno– ganarás algo de grip, pero desde luego no el suficiente como para evitar algún que otro resbalón por campo.

La ergonomía está muy bien resuelta. No se precisa abrir mucho las piernas y en campo es perfecta, sin estorbo alguno a la hora de desplazar el cuerpo hacia delante o hacia atrás,

ni siquiera el que podría suponer el montaje de maletas. En todo caso, unas alzas en el manillar sí mejorarían una postura que de por sí ya es correcta. Tanto de pie como sentado, apreciarás la estrechez total de líneas y también podrás atrasar la posición de los pies en los estribos sin ningún tipo de limitación. El asiento, de dos piezas y con sencilla regulación de altura, resulta realmente confortable y el eventual pasajero viajará también con sumo confort, sin verse molestado por la presencia de las maletas, caso de llevarlas, y con sobrado espacio libre con respecto al conductor.

Somos conscientes, por otro lado, de que la Himalayan, para tratarse de una simple monocilíndrica “cuatro y medio”, no resulta tan ligera como debería, pero sus kilos están muy bien repartidos y en marcha no aflora en ningún momento la sensación de pesadez, siendo sólo cuando la mueves en parado cuando se torna antipática.

Aunque en Royal Enfield pecan de optimismo al afirmar que su ‘motocicleta de aventuras’ tiene todo lo que se necesita, algunos pequeños detalles de equipamiento sí que merecen mención: el caballete central se monta

de serie y es de los que no se despliegan bien sin ayuda externa, aunque, a cambio, permite indistintamente el apoyo de la moto sobre la rueda delantera o trasera, facilitando con ello las operaciones de mantenimiento. Las asas laterales (muy amplias) y la parrilla portabultos forman parte de una misma y robusta estructura, mientras que en el tren delantero llama la atención el doble guardabarros, al estilo del que monta la Yamaha Ténéré Extreme, pero aquí con la pieza inferior completa. El único reglaje posible que ofrece la suspensión es el de la precarga del amortiguador, que ha →

Se trata de una montura especialmente **cómoda** y **descansada** de conducir



#### La opinión del probador

La excelente posición de conducción, el funcionamiento extra suave de cambio y embrague, y la deliciosa respuesta motriz en baja trazan el perfil de una moto cómoda y sencilla, con unas suspensiones que además trabajan muy dignamente en campo.

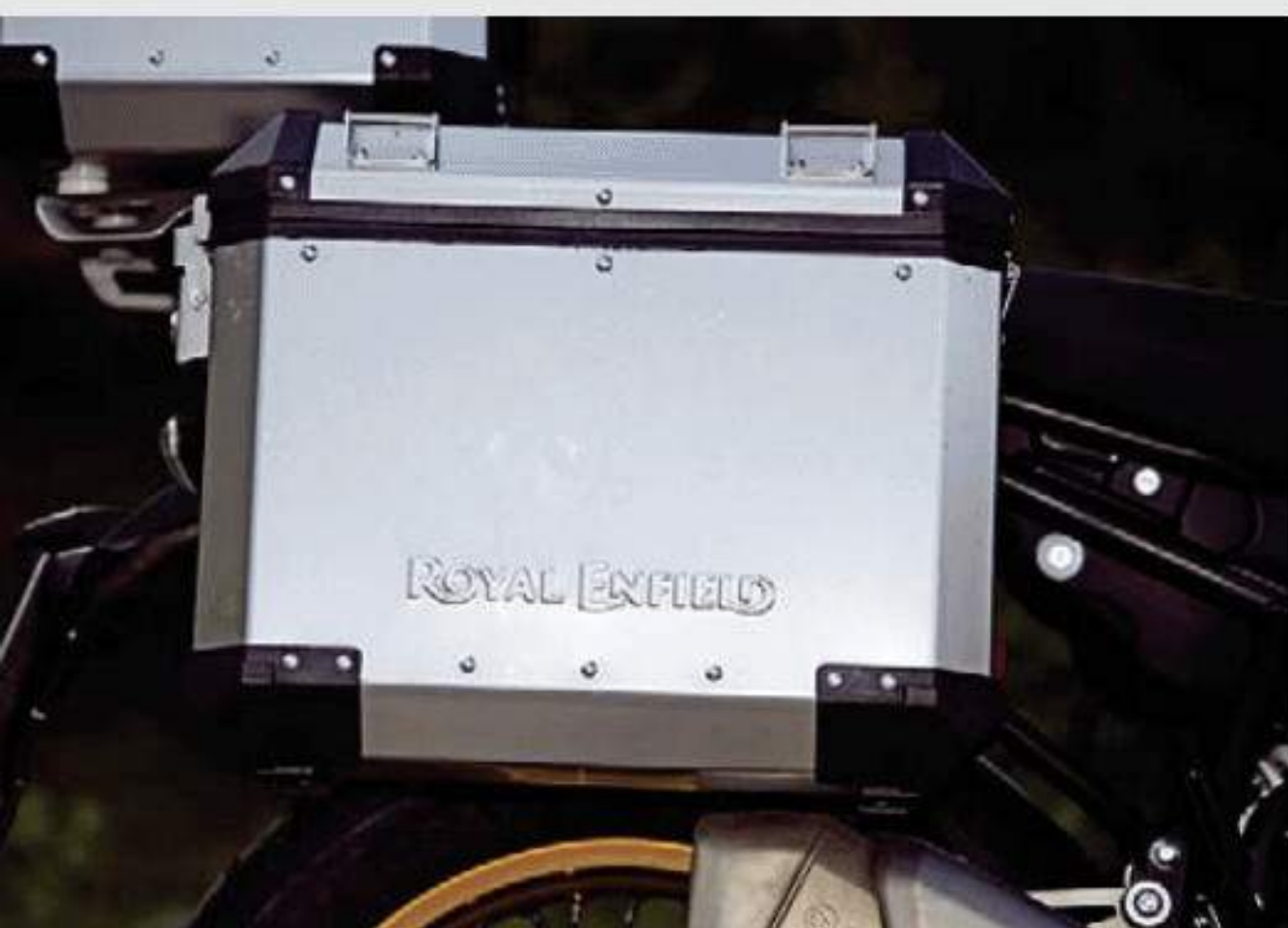




El viejo motor de la Himalayan 411 deja su lugar a otro llamado Sherpa 450, con seis marchas y, por vez primera en una Royal Enfield, refrigeración líquida.



El escape queda bien protegido y no estorba en absoluto, ni siquiera cuando llevas los pies muy atrás en los estribos.



Las tapas de las maletas (opcionales) incorporan cerradura con llave, pero no así el propio anclaje de las maletas a la moto.



La suspensión, de origen Showa, absorbe bien los pequeños baches



**VOGE 525 DSX**  
Modelo particularmente cómodo y equilibrado, con posibilidades en el ámbito del off-road relajado. Presenta detalles muy bien estudiados y un equipamiento de primera.

|            |                                               |
|------------|-----------------------------------------------|
| Motor      | Bicilíndrico en paralelo, 8v. Refrig. líquida |
| Cilindrada | 494 cc                                        |
| Potencia   | 47,6 CV a 8.500 rpm                           |
| Par        | 44,5 Nm a 7.000 rpm                           |
| Peso       | 190 kg (seco)                                 |
| PVP        | 6.187 €                                       |

**CFMOTO 450MT**  
De vocación algo más deportiva y cierto aire de moto de rally, acaba de llegar al mercado, luciendo una estética muy personal y un peso contenido.

|            |                                               |
|------------|-----------------------------------------------|
| Motor      | Bicilíndrico en paralelo, 8v. Refrig. líquida |
| Cilindrada | 449,5 cc                                      |
| Potencia   | 43 CV a 8.500 rpm                             |
| Par        | 42 Nm a 6.500 rpm                             |
| Peso       | 175 kg (seco)                                 |
| PVP        | 5.990 €                                       |

de llevarse a cabo herramienta en mano. Y de herramientas sí que viene estupendamente surtida la Himalayan, con una generosa dotación que descubrirás bajo el asiento, a buen recaudo en un estuche de tela.

### DOS MODOS PARECIDOS

Un único mando te da acceso al cambio de modo de conducción y a la desactivación del ABS trasero, presentándose la información concerniente a estos y otros parámetros de una forma clara y sencilla en la pantalla TFT, que además ofrece las deseadas facilidades de navegación y conectividad. Eso sí, se emplean unas tipografías que, habida cuenta del espacio disponible, podrían perfectamente disfrutar de un mayor tamaño. Incluso los chivatos de los intermitentes resultan diminutos,

hasta el punto de que una rápida mirada a veces no bastará para comprobar si están o no encendidos.

Cuenta con un par de modos de entregar la potencia, Performance y Eco, cuyos respectivos nombres definen con claridad lo que esconden: más energía, una respuesta sensiblemente más vigorosa, el Performance, y un grado de superior comedimiento el Eco, aunque tampoco es que exista una diferencia abismal entre ambos. En carretera, y hablamos del modo Performance, la moto se recupera todo lo bien que puede hacerlo una trail de esta cilindrada y la abundancia de par a bajo régimen ayuda sobremedida a tirar desde abajo sin necesidad de abusar del embrague. A 5.000 vueltas, ruedas a 100 km/h. A 6.000 rpm, estás a 120, y a 6.500 rpm, subes a 130 km/h, rebasándose esa ve-



# A LA DULCE RESPUESTA DEL MOTOR EN BAJA SE UNEN UN CAMBIO Y UN EMBRAGUE SÚPER SUAVES

locidad sin tampoco dificultad, aunque sí con un cierto nivel de vibraciones, un poquito en las manos, y más en los pies, especialmente, si prescindes de las gomas de los estribos. En curva, se constata un aplomo increíble, dando la sensación la Himalayan de tener el centro de gravedad muy bajo y generando una enorme confianza a la hora de inclinar. La frenada acompaña, con un freno delantero que, sin ser contundente, cumple dignamente cuando le aplicas la suficiente fuerza, llamando la atención el trasero porque su acción, aun con un trato insistente, tarda en provocar el bloqueo de la rueda motriz, mostrando además el ABS cierto grado de permisividad.

Por campo, y evitando siempre un pilotaje extremo, que desde luego no concordaría en absoluto con la filosofía de la moto, la suspensión brinda un grado de confort más que aceptable. En baches muy pequeños, la ab-

sorción es buena, aunque a medida que se incrementa el tamaño de éstos, sale a relucir un rebote un poco lento, obteniéndose una respuesta razonablemente sana caso de abordar algún que otro breve salto. De otra parte, llevando la moto al límite, se percibe al principio cierta tendencia al subviraje, que, tras probar una y otra vez, se logra corregir a base de pilotar erguido cargando el peso sobre el tren delantero, clavando bien las rodillas en el depósito, y haciendo deslizar la rueda trasera.

## CONCLUSIÓN

No hay que dejarse engañar por las apariencias o las ideas preconcebidas: se trata de una trail con todas las de la ley, que esconde una notoria capacidad de agrandar dentro y fuera de la carretera. Idónea para la práctica de un off-road turístico, aunque no tanto, como proclama Royal Enfield, "para recorrer el Himalaya", destaca por su facilidad de uso y equilibrado comportamiento en cualquier circunstancia.



La original pantalla TFT presenta toda la información con claridad, aunque algunos elementos andan algo justos de tamaño.



Delante dispone de disco de generosas dimensiones, llanta de 21", y horquilla invertida Showa con recorrido de 200 mm.



Francamente sencillo el manejo de los mandos. Con un solo botón cambias de modo y desactivas el ABS trasero.

*Sobresaliente  
aplomo en curva,  
que inspira una  
total confianza*





SUPER SOCO

# Revolución eléctrica

La firma eléctrica Super Soco se ha convertido en un referente de la movilidad sobre dos ruedas por tecnología y eficiencia. Fundada en 2015, su catálogo se compone de una docena de modelos, con descuentos especiales para los más demandados: TC Max y CPX.

**E**n pleno siglo XXI, sostenibilidad e innovación son dos máximas que todo gran fabricante debe respetar. En esta línea, Super Soco ha conseguido hacerse un hueco por calidad y practicidad, además de por su compromiso con el medio ambiente y bienestar de sus usuarios. Es una joven marca que ha evolucionado mucho en la última década, destacando rápidamente en el universo de las eléctricas. De hecho, el modelo TC Max lideró las ventas del segmento de motos eléctricas el año pasado, signo inequívoco de que han dado en el clavo, cubriendo las necesidades de todos los usuarios.

Este año Super Soco ha ampliado su presencia en mercados clave de todo el mundo, algo fundamental

para alcanzar a un público más amplio y diversificado. Su red de distribución ha crecido, facilitando el acceso a sus productos y servicios.

## TODO VENTAJAS

Mucho se ha hablado de la movilidad eléctrica, ya sea en scooter o moto, pero ¿Conocemos realmente cuáles son sus ventajas frente a los mode-

los equivalentes de combustión tradicional?

Uno de los principales atractivos de los eléctricos de Super Soco es el bajo coste de utilización. Dependiendo de la tarifa eléctrica, el coste por kilómetro recorrido puede ser una fracción del coste del combustible tradicional, al margen de que tienen menos piezas móviles y se reducen los gastos en mantenimiento, prolongando la vida útil del vehículo.

Otro punto a su favor es la inclusión de baterías de alta densidad energética extraíbles, facilitando así la recarga de la misma (cualquier lugar con enchufe) y eliminando la necesidad de infraestructura de carga específica.

Además, la autonomía es uno de los pilares de cualquier vehículo

**LA GAMA  
DISFRUTA DE UN  
DESCUENTO DE  
400€, APARTE  
DEL PLAN MOVES**

DESDE  
**4.089**  
EUROS

El **FOI**, es el  
idóneo para  
el centro de  
los **núcleos  
urbanos**

DESDE  
**2.289**  
EUROS







El CPX puede equipar  
2 baterías que  
ofrecen hasta 137  
km de autonomía

eléctrico, por lo que los Super Soco pueden superar los 100 kilómetros de uso por carga, con sistemas avanzados de gestión de energía para optimizar el rendimiento y maximizar los kilómetros.

La gran inversión en I+D ha permitido a Super Soco lanzar nuevos modelos que incorporan las últimas tecnologías en movilidad eléctrica. La innovación en baterías, motores y sistemas de gestión de energía ha sido clave para mantener a este fabricante a la vanguardia del sector.

### DESCUENTAZOS

Por todo ello, la firma facilita el acceso a sus modelos de referencia a todos los usuarios que buscan desplazarse silenciosamente y con estilo, rodando en modo “cero emisiones”. Las promociones especiales 2024 hacen que la adquisición de una Super Soco TC Max o CPX sea más fácil gracias al descuento directo de 400 € que se suma a las ayudas gubernamentales del Plan Moves III. Si hablamos en ci-

fras, pasamos de 4.849 € a 3.349 €, y de 4.489 € a 2.989 €, respectivamente, ambos con seguro gratis.

Recordemos que la TC Max es una naked equivalente a una moto de marchas de 125 cc, impulsada por un motor eléctrico (5.100 W de potencia pico) y una batería de litio. Dispone de tres modos de conducción, frenada CBS, iluminación full-LED y transmisión secundaria por correa dentada. Alcanza 95 km/h y 92 km de autonomía tras 4 horas de recarga.

## SU CATÁLOGO OFRECE HASTA 12 MODELOS DIFERENTES, MOTO O SCOOTER

Por su parte, el CPX es un scooter urbano con batería de iones de litio y un motor en la rueda trasera que declara 4.800 W (potencia pico), 90 km/h, 137 km de autonomía y 3.5 horas de recarga. Triple modo de conducción (modo 1 –económico–, modo 2 –estándar–, modo 3 –máximo rendimiento–), marcha atrás, parrilla portabultos, frenada combinada, llanta delantera de 16”, parabrisas alto y app específica forman parte de sus características. ■

La TC Max  
es una naked  
equivalente a  
una 125 cc





Las **cualidades off-road** de la 900 no se diluyen en esta versión **Adventure**, a pesar de su mayor tamaño y peso

## VALORACIÓN **BMW F 900 GS ADVENTURE**

|                |       |
|----------------|-------|
| Diseño         | ★★★★☆ |
| Prestaciones   | ★★★★☆ |
| Comportamiento | ★★★★☆ |
| Suspensiones   | ★★★★☆ |
| Frenos         | ★★★★☆ |
| Consumo        | ★★★★☆ |
| Precio         | ★★★★☆ |

Motor bicilíndrico en paralelo, **895 cc** y **105 CV** de potencia

# Ambición

## BMW F 900 GS ADVENTURE

Conserva íntegro todo el carácter deportivo y la raza verdaderamente off-road de la GS 900; pero al mismo tiempo, una serie de sabios aditamentos la convierten, sin perder un ápice de encanto, en una estupendísima motocicleta para viajar. Sin duda alguna, esta Adventure llega al segmento de las maxi trail cargada de ambición. Una ambición bien fundada, pues, al igual que sus rivales más correosas, es una moto capaz de despuntar en los más dispares escenarios.

POR CARLOS LARRETA • FOTOS ISRAEL GARDYN



DESDE  
**15.430**  
EUROS

El alumbramiento de las nuevas GS 900, GS 900 Adventure, y GS 800 emana de un mismo proyecto, desarrollado sobre la base de un bastidor y un propulsor comunes a las tres, aunque con distinto rendimiento en el caso de la 'Ocho-cientos', que desarrolla sólo 87 CV frente a los 105 CV de sus hermanas mayores. Un proyecto guiado por la premisa de conseguir unas monturas de utilización más placentera y segura fuera de carretera, pero también con el decidido propósito de avanzar en los apartados de la ergonomía y el peso, lo que ha llevado, entre otras cosas, a reposicionar reposapiés y manillar, y también a echar mano de un depósito de combustible (ahora, en plástico), un basculante, y un subchasis de nueva factura todos ellos, más ligeros de los que se habían venido empleando en el modelo precedente, la F 850 GS. En cuanto a esa declarada intención de añadir potencial de uso off-road a las motos, se ha dado un paso de gigante con la adopción, en las dos versiones de 900 cc, de una moderna y efficacísima horquilla Showa que proporciona un generoso recorrido de 230 mm.

El motor, con lubricación por cárter seco y dos ejes de balance, estrena modificaciones en culata y cigüeñal, →

## FICHA TÉCNICA || BMW F 900 GS ADVENTURE

|                             |                                                                            |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motor</b>                | Bicilíndrico en paralelo, 8v. Refrig. líquida                              |
| <b>Cilindrada</b>           | 895 cc                                                                     |
| <b>Potencia</b>             | 105 CV a 8.500 rpm                                                         |
| <b>Par</b>                  | 93 Nm a 6.500 rpm                                                          |
| <b>Limitable</b>            | No                                                                         |
| <b>Nº Marchas</b>           | 6, asistente de cambio opcional                                            |
| <b>Velocidad máxima</b>     | + 200 km/h                                                                 |
| <b>Chasis</b>               | Tipo puente en acero. Motor autoportante                                   |
| <b>Suspensión delantera</b> | Horquilla invertida Showa de 43 mm multirregulable. Rec. 230 mm            |
| <b>Suspensión trasera</b>   | Amortiguador multirregulable. Ajuste electrónico ESA opcional. Rec. 215 mm |
| <b>Freno delantero</b>      | 2 discos flotantes de 305 mm, pinzas de 2 pistones, ABS                    |
| <b>Freno trasero</b>        | Disco de 265 mm, pinza de 1 pistón, ABS desconectable                      |
| <b>Neumático del.</b>       | 90/90 - 21                                                                 |
| <b>Neumático tras.</b>      | 150/70 R17                                                                 |
| <b>Distancia entre ejes</b> | 1.593 mm                                                                   |
| <b>Altura asiento</b>       | 875 mm                                                                     |
| <b>Peso declarado</b>       | 246 kg (en vacío)                                                          |
| <b>Capacidad depósito</b>   | 23 litros                                                                  |
| <b>Consumo</b>              | 4,4 l/100 km (declarado)                                                   |
| <b>PVP</b>                  | Desde 15.430 €                                                             |







monta pistones forjados más anchos, y ha visto incrementada su cilindrada hasta los 895 cc, manteniendo invariables su arquitectura (dos cilindros en paralelo) y muchas de sus características, pero brindando, como es lógico, superiores valores de potencia y par, además de dibujar una curva de respuesta más llena.

¿Y cuáles son esas diferencias que separan a la Adventure de la 900 estándar? Pues la que más salta a la vista y que parece obligada tratándose de un modelo apellidado Adventure, es el depósito de combustible, que pasa de 14,5 a 23 litros de capacidad, lo que trae consigo un importante incremento de la autonomía. La Adventure es, por otro lado, un poquito más alta de asiento –875 mm frente

Placentera en campo, merced a una eficaz suspensión y una muy buena ergonomía







Y **confortable** en carretera, además de **estable** y con una frenada de **máximo nivel**



Perfecta la pantalla TFT, igual que en otros modelos BMW. Acertados los colores, el brillo, el orden, las tipografías, y la funcionalidad.



Los mandos de navegación resultan muy prácticos. El control de crucero, el sistema de llamada de emergencia, y la llave de proximidad son opcionales.



Impecable el funcionamiento tanto del freno delantero como de la horquilla Showa, con recorrido de 230 mm.

a 870-, y sensiblemente más larga, pero, sobre todo, más pesada: 246 kilos en vacío, esto es, 27 más que la GS 900. Y sí, lo habéis adivinado: también hay que recurrir al adverbio “más” a la hora de hablar de precios: 15.340 € son 1.390 más que los 13.950 € que cuesta su hermana.

Luego hay que señalar que tampoco coinciden escape, asiento, carrocería, grafismos, colores, cubremanetas y parabrisas, fijo en la 900 y aquí con regulación de altura. La Adventure, finalmente, sí incorpora el conjunto asas-parrilla portabultos del que carece la versión estándar y barras de protección para el motor.

### TODO BIEN MEDIDO

Nota alta en confort para una moto que, desde el primer instante en que

## DOS MODOS DE CONDUCCIÓN: ROAD Y RAIN. PARA EL RESTO, TOCA PAGAR

te subes a ella, percibes que todos sus elementos ocupan una posición idónea y disfrutan de las formas y medidas más adecuadas, dando lugar a una ergonomía de ensueño. La presencia de un depósito grande no añade un elemento de incomodidad particularmente molesto y por atrás tampoco te molestará nada. Y aunque aquí juegas con un peso superior al de la 900 básica, no se

detectan reacciones malsanas a la hora de practicar un off-road más o menos deportivo, y tanto los baches afrontados a gran velocidad como las pérdidas de tracción en el tren posterior se encaran perfectamente, dando también la Adventure una notable sensación de control y seguridad. Sí se pierde algo en manejabilidad, pues conduces con las rodillas más abiertas, pero eso es todo, dado que se mantiene la misma estrechez de líneas a nivel de los pies, con buenas medidas también en el punto de intersección entre asiento y depósito, lo cual se agradece sobremanera cuando conduces erguido.

Nos agradan mucho el manillar, los anchos reposapiés (ya elogiados en nuestra prueba de la 900), y el magnífico pedal de freno, con dos altu- →





El asiento es más alto que el de la 900 y en este caso sí se incorpora un conjunto asas-parrilla portabultos.



Motor bien protegido, tanto por el cubrecárter como por las barras laterales, exclusivas de esta versión.



Uno de los extras de obligada adquisición para los más viajeros: las maletas, que lucen unos estupendos acabados.



Nos encantan el pedal de freno, con puntera regulable, y el funcionamiento del quickshifter, que no se monta de serie.

ras de puntera a tu disposición, mientras que los soportes de los estribos destinados al eventual pasajero aquí no llegan a producir estorbo alguno, por mucho que retrases la posición de los pies. Los cubremanetas son también integrales pero no incorporan el refuerzo de aluminio que sí se veían en la 900 básica y el asiento, de un solo elemento y acabado en dos tonos, gris y negro, nos parece comodísimo, pasando desapercibido, al menos para quienes superan el metro ochenta, el hecho de resultar ligeramente más alto. Tampoco ofrece la siempre deseable posibilidad de regular su altura y, al desmontarlo, comprobarás que debajo hay disponible un mayor espacio para llevar cosas (en un compartimento específico), además de una pequeña bandeja y el mismo escueto juego de herramientas. Si buscas información sobre las presiones recomendadas y los pesos máximos que admiten las maletas, ahí la encontrarás también. Por cierto, que las maletas y sus correspondientes soportes constituyen un extra montado en la moto de prensa por nosotros probada, al igual que faros auxiliares, caballete central, lla-

## RIVALES



### KTM 890 ADVENTURE

Otra trail en toda la extensión de la palabra, puesto que destaca por igual en todos los frentes. Es además muy ligera y en campo se maneja como si fuera una moto verdaderamente más pequeña.

|            |                                               |
|------------|-----------------------------------------------|
| Motor      | Bicilíndrico en paralelo, 8v. Refrig. líquida |
| Cilindrada | 889 cc                                        |
| Potencia   | 105 CV a 8.000 rpm                            |
| Par        | 100 Nm a 6.500 rpm                            |
| Peso       | 196 kg (seco)                                 |
| PVP        | Desde 14.999 €                                |



### TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

Equipada con suspensiones Showa de generoso recorrido (240 mm en ambos ejes) y depósito de 20 litros, añade el encanto tan especial que emana de su motor tricilíndrico.

|            |                                              |
|------------|----------------------------------------------|
| Motor      | Tricilíndrico en línea, 12v. Refrig. líquida |
| Cilindrada | 888 cc                                       |
| Potencia   | 108 CV a 8.750 rpm                           |
| Par        | 90 Nm a 6.850 rpm                            |
| Peso       | 228 kg (llena)                               |
| PVP        | Desde 17.195 €                               |

ve de proximidad, sistema de llamada de emergencia, suspensión electrónica Dynamic ESA, quickshifter, y modos de conducción Pro (Dynamic, Enduro, y Enduro Pro). De invertir en algo, nosotros lo haríamos primero en la ampliación de modos, para po-

der disfrutar sin limitaciones fuera de carretera y también para tener al alcance el modo Dynamic, que sirve en bandeja una conducción muy divertida. Pero en segundo término, y decimos esto sin ser unos entusiastas de muchos de los actuales

Sobradas prestaciones como para viajar con desahogo. El parabrisas es regulable



#### EQUIPAMIENTO

CASCO ARAI MX-V EVO  
GAFAS LS2 AURA PRO  
CHALECO O'NEAL BAJA RACING ENDURO  
GUANTES ALPINESTARS AVIATOR  
CAMISETA ALPINESTARS SUPERTech  
PANTALONES ALPINESTARS SUPERTech  
BOTAS ALPINESTARS TECH 10





### La opinión del probador

Pensábamos que íbamos a encontrar-nos con una moto más torpe, que despertase menos simpatías en su uso por campo. Pero no ha sido así. Y con ella podrás vivir la "aventura" sin tener que preocuparte tanto por si llegarás o no a la siguiente gasolinera.



Es estrecha la zona de unión asiento-depósito, que permite conducir muy bien de pie

sistemas, nos lanzaríamos a por el quickshifter, de lo mejorcito que hemos conocido y que ofrece un funcionamiento impecable incluso cuando se trata de bajar marchas.

### GRANDE PERO EFICAZ

En cuanto a la suspensión electrónica, decir que en este modelo sólo trabaja sobre el amortiguador, configu-

do al pasar al Dynamic una respuesta más firme, más rígida. Caso de decantarte por los modos opcionales Enduro y Enduro Pro, ideados para uso off-road, la suspensión trasera se ajustará también de acuerdo a unos parámetros específicos, brindando un tacto en general durito, pero que aguanta muy bien el peso de la moto cuando la sometes a esfuerzos de

Los modos presentan las mismas características de funcionamiento que en la 900, lo que significa que tienes a tu disposición un amplio abanico de gratas posibilidades de uso, gestionadas por un propulsor que lo tiene verdaderamente todo: suavidad, fluidez, linealidad... y poderío en grado máximo cuando lo necesitas. La selección del modo Enduro Pro trae consigo la desactivación automática del ABS trasero, siendo preciso accionar un mando específico para desconectar también el control de tracción, que, de todas formas, sí admite un cierto deslizamiento de la rueda motriz.

No por ser más pesada y de apariencia más grandota que la 900 normal, se debería pensar que la Adventure ha perdido facultades en campo, e incluso sus neumáticos Metzeler Tourance Next 2 (sin tacos), merced a esa linealidad de respuesta que ofrece el motor, se defienden de maravilla, permitiéndote rodar

## CONCLUSIÓN

Quienes piensan que con la Adventure se pierden las sobresalientes cualidades off-road de la GS 900 se equivocan. Apenas se pierde nada y, a cambio de unas renuncias mínimas, se gana en autonomía y en confort. Desde luego que la Adventure resulta más pesada, pero sus kilos incomodan, sobre todo, al manejarla en parado. Y el auténtico núcleo central de las bondades de esta GS es el fantástico motor que ambas comparten.

confiado y tranquilo en todo tipo de pista, siempre que permanezcas alejado del barro y teniendo en mente que sobre terreno con mucha piedra suelta no van a traccionar igual que los de tacos probados en la GS 900 (Metzeler Karoo). Y la frenada, excelente en asfalto, mejor lo es aún fuera de él, cuando prescindes del apoyo del ABS en la rueda motriz. ■

## MÁS ALTA, MÁS PESADA, Y MÁS LARGA QUE LA 900, PERO TAMBIÉN CON UNA SUPERIOR AUTONOMÍA

rando, de manera totalmente automática, un reglaje específico para cada modo de conducción, además de permitir ajustar la precarga, mediante un único toque de botón, en función de si conduces o no acompañado, y con o sin equipaje. Seleccionado el modo Road, encontrarás un aplomo y un confort sobresalientes, obtenien-

cierta relevancia. Ese tacto duro, no demasiado sensible, se deja sentir en el primer tercio del recorrido, proporcionando una sensación algo menos confortable que en el caso de la 900 estándar, pero con la comodidad que supone poder disponer de un reglaje idóneo para cada circunstancia, sin tener que mover un dedo.



# ¡GRACIAS!





# a nuestros Lectores, Clientes y Socios



# 10 AÑOS





# De Galicia PARTE 1 DE 3 al País Vasco GALICIA

Hacia tiempo que Galicia era un destino prioritario en mi mente. La morfología de la costa hace que las carreteras que la rodean sean todo un reto. De Vigo al extremo norte hay menos de 200 kilómetros en línea recta. Siguiendo la costa esa distancia se multiplica... Son unos 900 kilómetros.

POR: HENRIQUE SARAIVA - VIAJES A LA VUELTA DE LA ESQUINA FOTOS: HENRIQUE SARAIVA



**L**as Rías se suceden y una forma de describirlas es compararlas con los fiordos noruegos... aunque son muy diferentes, por supuesto. La aproximación al mar es a veces suave, terminando en calas de arena blanca con el color del agua oscilando entre el verde esmeralda y el azul intenso, y a veces más violenta, con acantilados y escarpaduras. El terreno es verde; de varios tonos, pero siempre verde, ya que las lluvias son frecuentes durante todo el año.

Las carreteras confirman la sospecha inicial: curvas, curvas y más

curvas; cuesta arriba, cuesta abajo, pero siempre curvas. Y siempre revelando paisajes impresionantes.

La costa gallega es una delicia para la vista y para la conducción. Dicen que el interior es insuperable. Lo dejaré para otro día.

¿Y sabes qué? Prácticamente no hay turismo.... (es un secreto, ¡No lo cuentes!). Voy a destacar dos carreteras, dos cabos y una torre.

## **LAS CARRETERAS**

La primera, de Serra de Outes a Cabo Finisterre (Fisterra, en galego) tiene una curiosa historia detrás. Por

casualidad, paramos en una cafetería de un pueblecito cercano a Noia: Serra de Outes.

Aparcamos y se nos acerca el dueño del café: “Aquí se habla portugués”. Es un paisano de Vila Velha de Ródão que vive aquí. Se dio cuenta de que íbamos en la dirección equivocada. El camino a seguir no era el que estábamos tomando sino “el otro”. ¡El que hicimos nosotros!

Conversar, compartir experiencias, una acogida de cinco estrellas... y el café ofrecido. Gracias Daniel Sabino. Tu cafetería Ruta San Campio en

Serra de Outes es un gran refugio. Volvimos a la carretera hacia Cabo Finisterre.

Viajamos por la AC-550 y luego por la AC-445 hasta el lugar donde los antiguos creían que se acababa el mundo. Pasamos por Freixo, Esteiro, A Virxe do Camiño, Muros, Campo das Cortes, Lariño, O Pindo y luego un pequeño desvío para ver la hermosa cascada de Fervenza de Ézaro. Después Cee. La AC-445 nos llevó a Corcubión, Sardiñeiro y finalmente a Cabo Finisterre. 80 kilómetros de dura conducción y paisajes impresionantes: playas de



# DE GALICIA A EUSKAL HERRIA

La Ría de Pontevedra



con la naturaleza es real e inmediato: en uno de ellos, Chao do Monte, nos vimos rodeados por un rebaño de vacas que pacíficamente se alimentaban allí. Fuimos precavidos... pero ellas nos complacieron con impasible indiferencia. Más temibles eran algunos caballos que también campaban a sus anchas. Más adelante, antes de un descenso sinuoso, un parque eólico fue escenario de fotos.

Me gustaría destacar estas dos carreteras por su trazado, sus ma-

ravillosos paisajes y también por los recuerdos que nos han dejado. Pero merece la pena destacar toda la ruta gallega.

## LOS CABOS

El cabo Finisterre es único. Antigüamente se creía que allí se acababa el mundo y que más allá de esas aguas vivían temibles monstruos.

Hoy, además de la belleza del paisaje y del faro que se asoma a la inmensidad del océano, es la religión la que aumenta su atractivo: los

peregrinos del Camino de Santiago completan aquí su recorrido. Es un hermoso cabo con magia propia; de visita obligada. Y el camino que lleva hasta él merece la pena.

El otro cabo al que quería ir –hay innumerables en Galicia y la Rota dos Cabos es una sugerencia para un itinerario de vacaciones– es menos conocido: Estaca de Bares. Tiene la singularidad de ser el punto más septentrional de la Península Ibérica. De los puntos cardinales, me faltaba éste. →

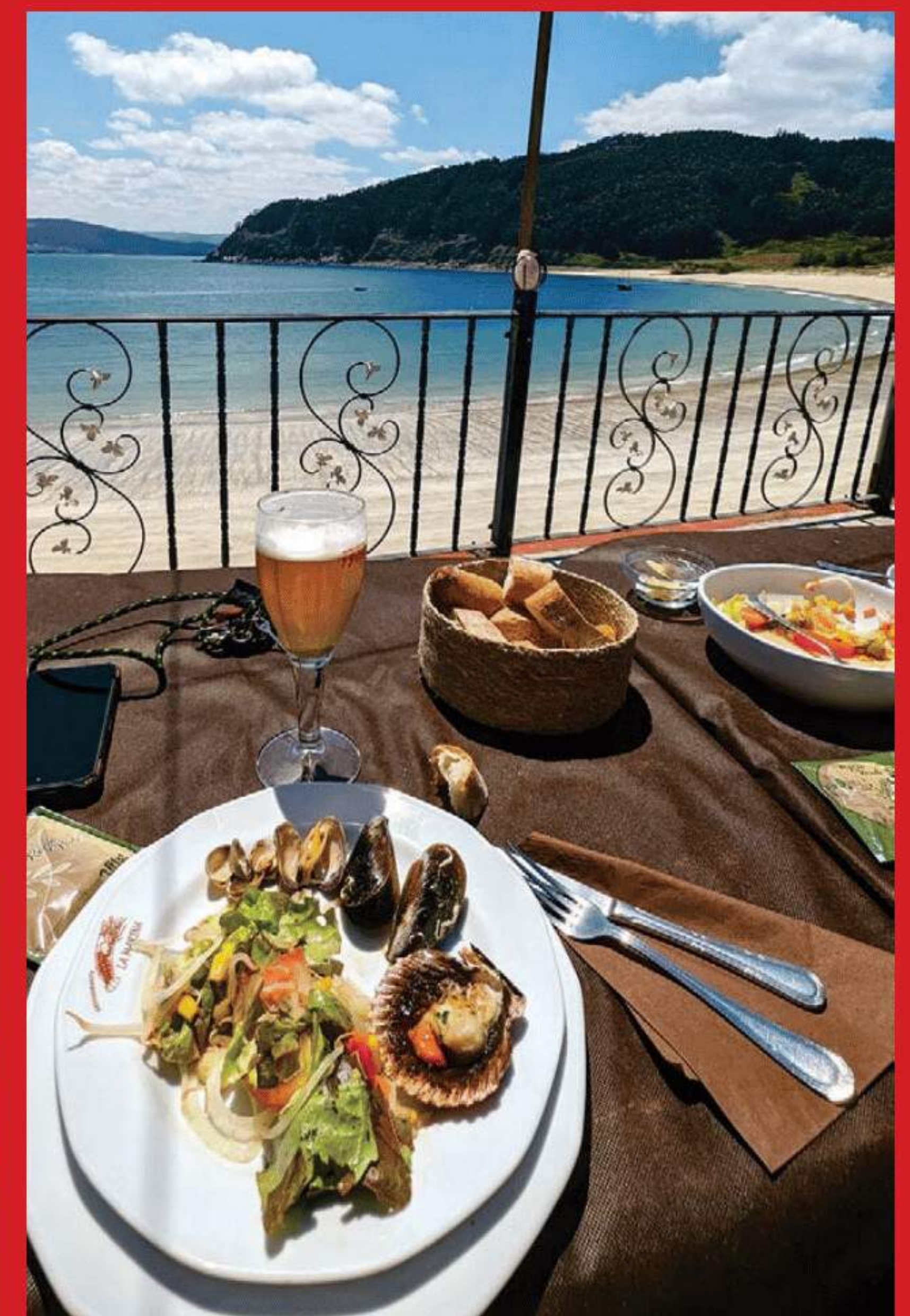
## LA GASTRONOMIA

La cocina gallega tiene fama. Y no deja su mérito en manos de otros, siendo los productos del mar lo mejor que hay que probar cuando se está en la costa.

¿Qué probamos?

En Sanxenxo disfrutamos de Zamburiñas (vieiras a la plancha con salsa de curry rojo), Calamares, Pulpo a la Gallega, Puntillitas (chipirones fritos) y Pimientos de Padrón en una terraza junto al puerto deportivo. En Porto de Bares, acompañados de unas vistas paradisíacas, disfrutamos de una paella y de una rica y sabrosa mezcla de mariscos (gambas, vieiras, almejas, berberechos, etc.).

Pero el plato fuerte fue el restaurante La Perla Negra, en Lluarca. El cachopo asturiano (empanado dorado y crujiente que envuelve dos filetes de ternera de la región y una generosa dosis de jamón serrano y queso asturiano en el centro) está de muerte. Sólo por eso, el excelente solomillo estuvo a punto de pasar desapercibido... pero no. Fue la mejor comida de todo el viaje. Una auténtica delicia, en la que no faltó un excelente servicio. Es una referencia.



arena blanca y aguas tranquilas en tonos que van del verde al azul nos hicieron detenernos casi a cada paso.

El segundo camino se conoce como la Ruta de los Miradouros. Más corta, sólo 20 kilómetros, pero no menos intensa. Está casi desierta (donde es difícil cruzarse con dos coches) y es bastante sinuosa, empinada en ocasiones. Comienza en As Pontigas (cerca de Cedeira) y termina en Cariño.

Aparte de las espectaculares vistas de los distintos miradores con los que nos cruzamos, el contacto





Una magnífica vista de O Pindo

La carretera que lleva hasta allí pasa por Ortigueira, Espasante y en Porto do Barqueiro llegamos a Bares. Primero a Estaca de Bares. Después a Porto de Bares, donde almorzamos en un balcón con vistas a una hermosa bahía que recuerda a otros lugares más exóticos.

## LA TORRE DE HÉRCULES

Situada en La Coruña, fue construida en el siglo II d.C. por orden del emperador romano Trajano. Es el faro en activo más antiguo y el único de construcción romana.

Con una altura inicial de 34 metros, su arquitecto fue probablemente Gaius Sevius Lupus (de Aeminium, actual Coimbra) y se utilizaba para guiar a los barcos que recorrían la peligrosa costa norte de Hispania, especialmente en la región de Brigantium (actual La Coruña).

Pero hay una versión más atractiva: la leyenda cuenta que el héroe mitológico Hércules la construyó él mismo, como símbolo de su victoria sobre el gigante Gérion, rey despótico de Brigantium que aterrorizaba a sus habitantes. Los habitantes pidieron ayuda al héroe y éste los liberó. Y la torre se construyó sobre la tumba del dictador.

Pasaron los siglos y la Torre de Hércules sufrió diversas vicisitudes, desde su transformación en fortificación militar hasta su casi ruina. En el siglo XVIII sufrió una reforma que la devolvió su función original de faro y, además de su refuerzo, creció hasta



La marina de Sanxenxo

alcanzar su altura actual de 68 metros. La fachada romana original se ha cubierto, pero aún quedan elementos de la construcción original en la estructura interna. El faro fue electrificado en 1927 y, en 2009, la Torre de Hércules fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

## NUESTRO VIAJE POR GALICIA

Lo iniciamos en Valença y en Vigo abandonamos las monótonas autopistas. Con dos días y medio para recorrer la costa de Galicia, la tarea era difícil y obligaba a tomar decisiones.

La primera fue hacer paradas rápidas en las principales ciudades. Recorrer cada una por su cuenta nos llevaría todo el tiempo disponible.

La segunda era seleccionar los objetivos principales —ya descritos— y tratar de elegir entre ellos las carreteras más interesantes, tanto por sus paisajes como por el reto de la conducción. El resultado fue un viaje total de 683 kilómetros.

Recorrimos las principales arterias de Vigo, rodeamos su puerto y seguimos por la orilla norte de la Ría de Vigo hasta Cangas. En Pontevedra visitamos el centro histórico y luego regresamos a nuestro hotel en Poio. Por la noche aprovechamos para cenar y experimentar “la movida” en Sanxenxo, el principal centro turístico de la zona. Tuvimos nuestro primer contacto con los magníficos paisajes de las Rías Bajas.

El segundo día volvimos a pasar Sanxenxo y nos dirigimos hacia el



En camino a Pontevedra



En Pontevedra

norte, donde nos encontramos con la ría de Arousa, cuyas orillas recorrimos hasta Padrón, la tierra de los famosos y sabrosos pimientos. Dejamos atrás la costa y tuvimos que abrirnos paso.

La siguiente etapa fue Muros y Noia. Fue cerca de este pueblo —bien conocido por los aficionados al hockey sobre patines—, en la Serra de Ouros, donde conocimos a Daniel Sabino. Gracias a sus preciosas indicaciones, continuamos hasta Cabo Finisterre, bordeando los recovecos de esa ría y Corcubión.

Y llegamos al cabo Finisterre, un hito de este viaje.

Visita realizada y comida terminada, aún nos quedaba un largo camino por recorrer. En Malpica de Bergantinos nos dimos cuenta de





Playas de arena blanca y agua entre verde y azul. Justo debajo, Luarca por la noche. Más abajo, La Perla Negra, la mejor comida del viaje.



Porto do Barqueiro



Playa de las Catedrales



## LA COSTA DA MORTE DEBE SU NOMBRE A LOS NAUFRAGIOS ACAECIDOS DURANTE SIGLOS

que la calma del mar había desaparecido: estábamos al borde de la Costa da Morte. Un nombre terrible, pero justificado por los innumerables naufragios que se han producido aquí a lo largo de los siglos.

Continuamos hacia La Coruña. Nos esperaba la Torre de Hércules. Y también un recorrido por la ciudad que, sin querer, nos llevó por su zona más noble donde, más tarde nos dimos cuenta, no debíamos ir. Era demasiado tarde para dar marcha atrás... Y nos percatamos de que es una ciudad que merece una visita atenta y prolongada. El trayecto hasta Ferrol, donde pasamos la noche, fue anodino. Domin-

go por la noche y todo estaba cerrado. Después de una larga maratón, la cena fue tardía y de resort. Una de las conclusiones del viaje hasta aquí: salvo excepciones, había poco turismo. Sólo la gente y su tierra.

El tercer día empezó bien. Todavía no habíamos calentado y nos encontramos con la Rota dos Miradouros; una carretera fantástica, muy divertida y con un paisaje impresionante. Fueron unos veinte kilómetros que tardamos mucho en recorrer. Terminaba en Cariño (curioso nombre) donde conseguimos tomar un café a algún precio. Después, más curvas y más paisajes maravillosos hasta Estaca de Bares. Merece la

completar el paisaje. Fue nuestro almuerzo más largo. Y nos costó volver a la carretera.

Recorrimos la costa, parando aquí y allá para disfrutar del paisaje, hasta Ribadeo. Antes, tuvimos que parar en la Playa de las Catedrales: famosa por sus formaciones rocosas con arcos y cuevas creadas por la erosión del mar. Desgraciadamente sólo visibles con marea baja, lo que no ocurrió, y no pudimos contemplar toda la belleza de este paraje. Después nos detuvimos en Ribadeo y llegamos a la frontera de Galicia. En Luarca, ya en Asturias, cenamos lo mejor del viaje y nos quedamos a dormir. Las carreteras de Asturias... serán la próxima historia. ■



BOTAS DE MEDIA CAÑA

# Seguridad y confort

La bota de media caña es un recurso práctico para desplazamientos cortos por ciudad y vías rápidas. Además, algunos modelos son aptos para usar también en lluvia, por lo que se convierte en un calzado polivalente durante casi todo el año. Seguridad y comodidad a precio asequible.

**L**as inclemencias del tiempo no son excusa para dejar de estar protegido, ya sea además, por calor o por lluvia. La bota de media caña puede ser una solución muy práctica si tus desplazamientos son cortos y también debes moverte a pie o acudir a algún encuentro informal, ya que se adaptan a multitud de estilos. Esta lista que presentamos es sólo una

pequeña muestra de lo que ofrece el mercado, que abarca un amplio abanico de marcas, estilos y precios. Recuerda que siempre es mejor invertir un poco más y adquirir un producto de marca, no ya de renombre, pero sí minimamente conocida o que te suene, que optar por un modelo de oferta expuesto en cualquier feria y que además no vaya básicamente protegido.



## RST SABRE

Botas cortas, típicas de primavera, verano, otoño. Con un aspecto desenfadado pero muy agresivo, que recuerda a las zapatillas de karting, ofrecen altos niveles de protección, comodidad y transpirabilidad. Están perforadas en los laterales e incluyen tiras de velcro para cubrir los cordones. Tallas de la 40 a la 47. Disponibles en negro, amarillo flúor y rojo. [www.rst-moto.com](http://www.rst-moto.com)



## TCX STREET 3 AIR

Son las sucesoras de las TCX Street Ace Air. Con un nuevo diseño y mayor capacidad de ventilación, se adaptan perfectamente al uso diario durante las estaciones más calurosas del año. Prácticas de llevar, tienen una base estructural Zplate, plantilla Ortholite y suela Groundtrax. Tallas: de la 36 a la 48. Disponibles en negro y verde/marrón.

[www.tcxboots.com](http://www.tcxboots.com)

**159  
EUROS**



**129'95  
EUROS**

## BERING LADY TIGER

Calzado de entretiempo diseñado específicamente para la anatomía del pie femenino. Ideales para el uso diario, fabricadas con piel sintética en el exterior y diversos refuerzos en zonas críticas como talón y puntera. Incluyen una membrana impermeable y una tira de velcro para proteger la zona donde se aprietan los cordones. Tallas: de la 36 a la 41. Disponibles en negro.

[www.bering-moto.com](http://www.bering-moto.com)

**149'99  
EUROS**



## FALCO ACE

Opción de piel para uso urbano y de aventura, con piel perforada para una mejor ventilación y membrana High-Tex. Inserciones reforzadas en puntera, talón y tobillo con dorso D30. Cierre con cordones y cremallera rápida y plantilla de gran confort. Suela de caucho doble compuesto de gran agarre. Tallas del 40 al 47. Colores disponibles: marrón y negro.

[www.giannifalco.com](http://www.giannifalco.com)

**199'95  
EUROS**





## SIDI GAS FLOW

Botas de entretiempo, en una solución mixta urbana/turista que ofrece protección, mucha ventilación y gran comodidad. Los paneles laterales de malla hacen que la bota sea transpirable y cuenta con varias zonas reforzadas para garantizar la seguridad y la comodidad del usuario. Se incluye velcro para estabilizar y ocultar la trabilla de cierre. Tallas de la 37 a la 47. Disponible en negro.

[www.sidi.com](http://www.sidi.com)

**149  
EUROS**



**189'99  
EUROS**

## IXON FREAKY WP

Bota de entretiempo, con membrana impermeable y transpirable, alto nivel de confort y perfil de uso urbano. Exterior con 50% poliéster, 31% poliuretano, 13% nylon y 6% PVC. El interior es íntegramente de poliéster y la suela, de goma. Con Certificación CE, nivel 1. Tallas del 39 al 47. Colores disponibles blanco y negro.

[www.ixon.com](http://www.ixon.com)



**259  
EUROS**

## DAINESE SUBURB AIR SHOES

Se caracterizan por su gran comodidad y practicidad, con un estilo contemporáneo, urbano y casual. Son muy ventilados y también se pueden utilizar para caminar sin restricciones. La comodidad al andar está garantizada por la suela Groundtrax y la plantilla Ortholite. También hay versiones para mujer. Tallas: de la 39 a la 47. Disponibles en negro, negro/blanco y negro/verde.

[www.dainese.com/es](http://www.dainese.com/es)



**169'95  
EUROS**

## STYLMARTIN COLORADO

Modelo unisex de estilo urbano. Adecuados para climas cálidos, fabricados en piel perforada, cuentan con membrana impermeable y cierre de cordones. Incluyen protección en las zonas más críticas y suela antideslizante. Están disponibles en gris, en las tallas 36 a 47.

[www.en.stylmartin.it](http://www.en.stylmartin.it)



**159  
EUROS**

## BMW KNITRACE

Botas unisex con un diseño moderno y tecnología de malla 3D transpirable. Gracias a la protección en la zona del selector de marchas, la protección integrada en el tobillo y las protecciones 3D en el talón, están certificadas como calzado para moto (nivel 1). Impresión en color M en el talón y suela de doble compuesto. Disponible en varios colores. Tallas del 36 al 48.

[www.bmw-motorrad.es](http://www.bmw-motorrad.es)



**129'95  
EUROS**

## ALPINESTARS SPEEDFLIGHT STREET SHOES

Botas para el uso diario. Combinan el estilo urbano con la protección técnica para satisfacer las necesidades de los motoristas. Son ligeras, cómodas e incorporan características como una innovadora entresuela y un exterior robusto para proporcionar comodidad, estabilidad y protección al conducir o caminar. Tallas de la 6 a la 14. Disponibles en negro.

[www.eu.alpinestars.com](http://www.eu.alpinestars.com)



**199'95  
EUROS**

## ACERBIS SHOES CE LOCK

Calzado para entretiempo, con un aspecto informal y para un uso regular. Con altos niveles de confort, resistencia a la abrasión y refuerzos en las zonas más críticas. Incluyen membrana impermeable, suela de goma de gran agarre y zonas reflectantes. Tallas de la 41 a la 46. Disponibles en negro y gris.

[www.acerbis.com](http://www.acerbis.com)



## ALGUNOS CONSEJOS ANTIRROBO

# Protege lo que es tuyo

Es innegable que las motos son fácilmente codiciadas por los amigos de lo ajeno, aunque sólo sea por envidia o por ganas de vandalizar lo que no les pertenece. Por eso es importante hacer todo lo posible para protegerlas y cuidarlas, y algunas de las precauciones que hay que tomar son baratas y muy fáciles de poner en práctica.

POR PEDRO PEREIRA • FOTOS FABRICANTES

**M**ás frecuente en los grandes núcleos urbanos, la lacra del robo de motos sigue siendo una dura realidad a la que muchos motoristas se enfrentan a diario. Pero no sólo en las grandes ciudades estamos expuestos a este infortunio y existen precauciones que podemos

tomar para, en última instancia, hacer la vida más difícil a quienes intentan robar nuestros vehículos. Y, por cierto, no olvides que alimentar el mercado comprando piezas o incluso motos de dudosa procedencia es una forma de fomentar las actividades ilegales y ayudar a los ladrones.



### BLOQUEA LA DIRECCIÓN

Parece una recomendación obvia, pero es una medida de seguridad sencilla que puede marcar la diferencia, aunque el bloqueo no sea muy potente. Ni siquiera consideramos la posibilidad de dejar la llave en el contacto, que también ocurre. En la práctica, si imaginamos dos motos idénticas, una con la dirección bloqueada y la otra no, la que no está bloqueada será la más fácil de atacar.

### CANDADO O CADENA

No hay sistemas infalibles, por muy seguros que parezcan, pero siempre dificultan la actuación de posibles ladrones e incluso pueden ahuyentarlos, como en el caso de los can-

dados con alarma incorporada en los que la sirena suena muy alto. El uso de un candado, una cadena u otro sistema físico, además del acto de cerrar la unidad, son medidas que pueden marcar la diferencia.

### ALARMA

Ya sea como equipamiento de serie o como accesorio, el uso de una alarma puede ser una baza importante. Existen diferentes tipos: con sensor de impacto y perimetral, de corte de la bomba de combustible o simplemente una sirena. También hay que tener en cuenta que estas alarmas consumen energía y, si no disponen de un sistema de alimentación propio, pueden agotar la batería de



fica que deban tener un garaje abierto a la calle, permitiendo que los transeúntes vean lo que hay dentro. Utilizar escapes ruidosos y comportarse como un *hooligan* es una forma de ayudar a los maleantes y crearse enemigos en el barrio.

### ...Y LA EXPOSICIÓN

Incluso en grupos restringidos de las redes sociales, muchas personas se sobreexponen, exponiéndose a un mayor riesgo de ataque. Comparten rutas, horas de entrada y salida, lugares a los que van o incluso sus matrículas, todos errores que pueden salir caros. Este punto está directamente relacionado con el anterior. Ya es malo que muchas personas sean amigas de lo ajeno, pero facilitarles la vida es aún más grave. Nunca se es demasiado precavido. ■

forma que el propietario no pueda arrancar la moto porque la batería está descargada.

### LOCALIZADOR

La tecnología no deja de evolucionar y un buen ejemplo de ello son los modernos sistemas de rastreo que permiten conocer la ubicación de tu vehículo en cada momento con gran precisión. Tampoco son sistemas perfectos, pero funcionan muy bien, sobre todo si el equipo está bien escondido y quien ataca la moto no puede encontrarlo. Por regla general, además del coste inicial, hay que pagar una suscripción mensual para las comunicaciones, pero puede ser una buena inversión.

### EVITA EL EXHIBICIONISMO...

Muchos motoristas tienen incluso más de una moto, pero eso no signi-





# SUSCRÍBETE

APROVECHA ESTE DESCUENTO ESPECIAL Y SUSCRÍBETE POR UN AÑO



RECIBE **motos** TODOS LOS MESES  
EN TU CASA **POR SOLO 29'90 €**

Llama al 91 662 21 37 - [suscripciones@grupov.es](mailto:suscripciones@grupov.es) - [www.grupov.es](http://www.grupov.es)



**LEYENDA:**  
Cilindrada: (en cc) • Potencia: (en CV) • Frenos: D= Disco T= Tambor F= Disco  
Flotante Ø= Diámetro en mm • Altura: (en mm) • Peso: (en kg)

**APRILIA**

|                       |    |       |      |             |             |        |       |     |      |        |
|-----------------------|----|-------|------|-------------|-------------|--------|-------|-----|------|--------|
| SXR                   | AM | 49    | 3,2  | 120/70-12   | 120/70-12   | D220   | D140  | 775 | n.d. | 2.599  |
| RX 125                | A1 | 124   | 14,9 | 100/80-17   | 130/70-17   | D300   | D220  | 905 | 124  | 3.599  |
| SX 125                | A1 | 124   | 14,9 | 90/90-21    | 120/80-18   | D260   | D220  | 880 | 134  | 4.099  |
| RS 125                | A1 | 124   | 15   | 100/80-17   | 140/70 ZR17 | D300   | D220  | 820 | 144  | 4.999  |
| Tuono 125             | A1 | 124,2 | 14,9 | 100/80-17   | 140/70 ZR17 | D300   | D220  | 810 | 144  | 5.099  |
| SR GT 125             | A1 | 125   | 14,9 | 110/80-14   | 130/70-13   | D260   | D220  | 799 | 144  | 3.499  |
| SR GT ABS 125         | A1 | 125   | 14,9 | 110/80-14   | 130/70-13   | D260   | D220  | 799 | 150  | 3.699  |
| SR GT Sport 125       | A1 | 125   | 14,9 | 110/80-14   | 130/70-13   | D260   | D220  | 799 | 144  | 3.599  |
| SR GT Sport ABS 125   | A1 | 125   | 14,9 | 110/80-14   | 130/70-13   | D260   | D220  | 799 | 150  | 3.799  |
| SR GT 200             | A2 | 174   | 17,6 | 110/80-14   | 130/70-13   | D260   | D220  | 799 | n.d. | 4.499  |
| SR GT Sport 200       | A2 | 174   | 17,6 | 110/80-14   | 130/70-13   | D260   | D220  | 799 | n.d. | 4.599  |
| RS 660                | A  | 659   | 100  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D220  | 820 | 183  | 11.999 |
| RS 660 35 kW          | A2 | 659   | 48   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D220  | 820 | 183  | 11.899 |
| RS 660 Extrema        | A  | 659   | 100  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D220  | 820 | 183  | 13.849 |
| Tuono 660             | A  | 659   | 95   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D220  | 820 | 183  | 10.949 |
| Tuono 660 Factory     | A  | 659   | 95   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D220  | 820 | 183  | 11.349 |
| Tuareg 660            | A  | 659   | 80   | 90/90 21    | 150/70 R18  | 2D-300 | D-260 | 860 | 204  | 11.999 |
| Tuono V4              | A  | 1.077 | 175  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D-320 | D-220 | 825 | 209  | 16.049 |
| Tuono V4 Factory 1100 | A  | 1.077 | 175  | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2D-320 | D-220 | 825 | 209  | 19.049 |
| RSV4 1100             | A  | 1.099 | 217  | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-330 | D-220 | 845 | 202  | 20.049 |
| RSV4 1100 Factory     | A  | 1.099 | 217  | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-330 | D-220 | 845 | 202  | 26.049 |

|                          |      |       |      |             |             |        |       |     |      |       |
|--------------------------|------|-------|------|-------------|-------------|--------|-------|-----|------|-------|
| TNT 125                  | A1   | 124,8 | 11,1 | 120/70 ZR12 | 130/70 ZR12 | D-210  | D-190 | 780 | 116  | 2.690 |
| BN 125                   | A1   | 125   | 11,5 | 100/80 - 17 | 130/70 - 17 | D      | D     | 770 | 144  | 2.590 |
| Leoncino 125             | A1   | 125   | 12,8 | 100/80-17   | 130/70 - 17 | D280   | D220  | 795 | n.d. | 2.890 |
| TRK 251                  | A2   | 249   | 24,5 | 110/70 ZR17 | 150/60 ZR17 | D      | D-240 | 835 | 153  | 3.990 |
| Leoncino 250             | A2   | 249   | 24,5 | 110/70 R17  | 150/60 R17  | D-280  | D-240 | 810 | 164  | 3.990 |
| Imperiale 400            | A2   | 373   | 20,4 | 110/90 - 19 | 130/80 - 18 | D-300  | D-240 | 780 | 200  | 4.390 |
| Leoncino 500             | A2   | 499   | 47,6 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D-320 | D-260 | 815 | 170  | 5.890 |
| Leoncino 500 Trail       | A2   | 499   | 47,6 | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-320 | D-260 | 815 | 170  | 5.890 |
| TRK 502                  | A2   | 499   | 47,6 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D-320 | D-260 | 800 | 213  | 6.290 |
| TRK 502 X                | A2   | 500   | 48   | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-320 | D-260 | 840 | 213  | 6.690 |
| 502 C                    | A2   | 500   | 47,8 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D     | D-240 | 750 | n.d. | 6.490 |
| 752 S                    | A    | 754   | 76,8 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D 320 | D260  | 810 | 228  | 8.790 |
| 752 S 35 kW              | A2   | 754   | 48   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D 320 | D260  | 810 | 228  | 8.490 |
| TRK 702                  | A-A2 | 698   | 70   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2F 320 | D260  | 790 | 232  | 7.790 |
| TRK 702 X                | A-A2 | 698   | 70   | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2F 320 | D260  | 835 | 235  | 8.090 |
| Leoncino 800             | A    | 754   | 76,2 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D260  | 805 | 222  | 8.750 |
| Leoncino 800 35 kW       | A2   | 754   | 48   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D260  | 805 | 222  | 8.490 |
| Leoncino 800 Trail       | A    | 754   | 76,2 | 120/70 R19  | 170/60 R17  | 2D-320 | D260  | 834 | 234  | 8.990 |
| Leoncino 800 Trail 35 kW | A2   | 754   | 48   | 120/70 R19  | 170/60 R17  | 2D-320 | D260  | 834 | 234  | 8.690 |

|                    |       |        |     |             |             |       |      |         |       |        |
|--------------------|-------|--------|-----|-------------|-------------|-------|------|---------|-------|--------|
| G 310 R            | A2    | 313    | 34  | 110/70 ZR17 | 150/60 R17  | D300  | D240 | 785     | 158,5 | 6.050  |
| G 310 GS           | A2    | 313    | 34  | 110/80 R19  | 150/70 R17  | D300  | D240 | 820     | 169,5 | 6.900  |
| C 400 X            | A2    | 350    | 34  | 120/70 ZR15 | 150/70 ZR14 | 2D265 | D265 | 775     | 204   | 7.250  |
| C 400 GT           | A2    | 350    | 34  | 120/70-15   | 150/70-14   | 2D265 | D265 | 775     | 212   | 8.290  |
| CE 02              | A1-AM | Eléct. | 14  | 120/80-14   | 150/70-14   | D239  | D220 | 750     | 132   | 8.425  |
| CE 04              | A2-A1 | Eléct. | 42  | 120/70 R15  | 160/60 R15  | 2D265 | D265 | 780     | 231   | 12.050 |
| F 750 GS           | A-A2  | 853    | 77  | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D305 | D265 | 770     | 224   | 10.500 |
| F 800 GS           | A-A2  | 895    | 87  | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D305 | D265 | 780-815 | 227   | 11.275 |
| F 850 GS           | A-A2  | 853    | 95  | 90/90-21    | 150/70 R17  | 2F305 | D265 | 815     | 229   | 13.350 |
| F 850 GS Adventure | A-A2  | 853    | 95  | 90/90-21    | 150/70 R17  | 2F305 | D265 | 875     | 244   | 14.700 |
| F 900 GS           | A     | 895    | 105 | 90/90-21    | 150/70 R17  | 2F305 | D265 | n.d.    | 219   | 13.980 |
| F 900 GS Adventure | A     | 895    | 105 | 90/90-21    | 150/70 R17  | 2F305 | D265 | 825-875 | n.d.  | 15.430 |
| F 900 R            | A-A2  | 895    | 105 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F320 | D265 | 815     | 211   | 9.720  |
| F 900 XR           | A-A2  | 895    | 105 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F320 | D265 | 825     | 219   | 12.920 |
| S 1000 R           | A     | 999    | 165 | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D320 | D220 | 814     | 205   | 18.120 |
| M 1000 R           | A     | 999    | 210 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F320 | D220 | 830     | 199   | 25.100 |
| S 1000 RR          | A     | 999    | 210 | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D320 | D220 | 824     | 197   | 23.070 |

**CF MOTO**

|                    |    |     |      |             |             |        |       |     |     |        |
|--------------------|----|-----|------|-------------|-------------|--------|-------|-----|-----|--------|
| 300CL-X            | A2 | 292 | 27,8 | 110/70 R17  | 150/60 R17  | 2D292  | D220  | 795 | 155 | 3.999  |
| 300NK              | A2 | 292 | 27,8 | 110/70 R17  | 140/60 R17  | D300   | D245  | 795 | 151 | 3.899  |
| 300SR              | A2 | 292 | 27,8 | 110/70 R17  | 140/60 R17  | D292   | D220  | 780 | 165 | 4.199  |
| 450SR              | A2 | 449 | 46,9 | 110/70 R17  | 150/60 R17  | D320   | D220  | 795 | 179 | 6.499  |
| 450NK              | A2 | 449 | 46,9 | 110/70 R17  | 150/60 R17  | D320   | D320  | 795 | 165 | 5.690  |
| 650NK              | A  | 649 | 56,4 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D300  | D-240 | 815 | 206 | 5.499  |
| 650MT              | A  | 649 | 56,4 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D300  | D-240 | 840 | 213 | 5.999  |
| 650 GT             | A  | 649 | 56,4 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D300  | D-240 | 795 | 211 | 5.699  |
| 700 CL-X Heritage  | A  | 692 | 74,8 | 110/80 R18  | 180/55 R17  | D320   | D260  | 780 | 189 | 6.999  |
| 700 CL-X Sport     | A  | 692 | 74,8 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D260  | 795 | 205 | 7.699  |
| 700 CL-X Adventure | A  | 693 | 74,8 | 110/80 R18  | 170/60 R17  | D-300  | D260  | 830 | 204 | 7.299  |
| 700MT              | A  | 693 | 66,6 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D300  | D240  | 820 | 218 | 6.999  |
| 800NK Sport        | A  | 799 | 95,2 | 120/60 R17  | 180/55 R17  | 2D320  | D260  | 795 | 186 | 7.399  |
| 800NK Advanced     | A  | 799 | 95,2 | 120/60 R17  | 180/55 R17  | 2D320  | D260  | 795 | 189 | 7.899  |
| 800MT Sport        | A  | 799 | 91,1 | 110/80 ZR19 | 150/70 ZR17 | 2D-320 | D260  | 825 | 231 | 9.999  |
| 800MT Touring      | A  | 799 | 91,1 | 110/80 ZR19 | 150/70 ZR17 | 2D-320 | D260  | 825 | 231 | 11.499 |
| 800MT Explore      | A  | 799 | 91,1 | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-320 | D260  | 825 | 225 | 12.999 |

|                  |      |     |     |             |             |        |       |         |     |        |
|------------------|------|-----|-----|-------------|-------------|--------|-------|---------|-----|--------|
| Monster          | A-A2 | 937 | 111 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D245  | 775-820 | 188 | 12.490 |
| Monster+         | A-A2 | 937 | 111 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D245  | 775-820 | 188 | 12.890 |
| Monster SP       | A-A2 | 937 | 111 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D245  | 810-840 | 186 | 15.390 |
| Monster 30 Aniv. | A-A2 | 937 | 111 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D245  | 810-840 | 184 | 17.690 |
| Supersport 950   | A-A2 | 937 | 110 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D320  | D245  | 810     | 210 | 15.890 |
| Supersport 950 S | A-A2 | 937 | 110 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D-245 | 810     | 210 | 18.190 |



|                     |      |       |     |             |             |        |       |         |      |        |
|---------------------|------|-------|-----|-------------|-------------|--------|-------|---------|------|--------|
| DesertX             | A-A2 | 937   | 110 | 90/90 21    | 150/70 R18  | 2D 320 | D 265 | 845-875 | 223  | 17.490 |
| DesertX Rally       | A-A2 | 937   | 110 | 90/90 21    | 150/70 R18  | 2D 320 | D 265 | 885     | n.d. | 22.595 |
| Multistrada V2      | A-A2 | 937   | 113 | 120/70 ZR19 | 170/60 ZR17 | 2D-320 | D-265 | 830     | 222  | 15.990 |
| Multistrada V2 S    | A-A2 | 937   | 113 | 120/70 ZR19 | 170/60 ZR17 | 2D-320 | D-265 | 790     | 225  | 19.190 |
| Hypermotard 950     | A-A2 | 937   | 114 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D-245 | 870     | 178  | 15.990 |
| Hypermotard 950 SP  | A-A2 | 937   | 114 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D-245 | 870     | 178  | 19.490 |
| Hypermotard 950 RVE | A-A2 | 937   | 114 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D-245 | 870     | 178  | 16.990 |
| Panigale V2         | A    | 955   | 155 | 120/70 ZR17 | 180/60 ZR17 | 2D-320 | D-245 | 840     | 200  | 20.790 |
| Panigale V2 Bayliss | A    | 955   | 155 | 120/70 ZR17 | 180/60 ZR17 | 2D-320 | D-245 | 835     | 197  | 24.890 |
| Streetfighter V2    | A    | 955   | 153 | 120/70 ZR17 | 180/60 ZR17 | 2D 320 | D 245 | 845     | 200  | 19.790 |
| Diavel 1260         | A    | 1.262 | 162 | 120/70 ZR17 | 240/45 ZR17 | 2D-320 | D-265 | 780     | 218  | 22.190 |
| Diavel 1260 S       | A    | 1.262 | 162 | 120/70 ZR17 | 240/45 ZR17 | 2D-320 | D-265 | 780     | 218  | 25.490 |



| MODELO                       | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO  |
|------------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|---------|
| Diavel V4                    | A          | 1.158      | 168      | 120/70 ZR17     | 240/45 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 790            | 236                  | 29.590  |
| XDiavel Nera                 | A          | 1.262      | 160      | 120/70 ZR17     | 240/45 ZR17   | 2D-320          | D-265        | 755            | 220                  | 29.590  |
| XDiavel Dark                 | A          | 1.262      | 160      | 120/70 ZR17     | 240/45 ZR17   | 2D-320          | D-265        | 755            | 220                  | 22.790  |
| XDiavel S                    | A          | 1.262      | 160      | 120/70 ZR17     | 240/45 ZR17   | 2D-320          | D-265        | 755            | 220                  | 27.290  |
| Multistrada V4               | A          | 1.158      | 170      | 120/70 ZR19     | 170/60 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 810-860        | 240                  | 21.990  |
| Multistrada V4 Rally         | A          | 1.158      | 170      | 120/70 ZR19     | 170/60 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 805-905        | 260                  | 30.190  |
| Multistrada V4 S             | A          | 1.158      | 170      | 120/70 ZR19     | 170/60 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 790-860        | 243                  | 26.590  |
| Multistrada V4 S Sport       | A          | 1.158      | 170      | 120/70 ZR19     | 170/60 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 790-860        | 243                  | 19.090  |
| Multistrada V4 S Grand Tour  | A          | 1.158      | 170      | 120/70 ZR19     | 170/60 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 790-875        | n.d.                 | 29.990  |
| Multistrada V4 RS            | A          | 1.103      | 180      | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 810-860        | n.d.                 | 41.490  |
| Multistrada V4 Pikes Peak    | A          | 1.158      | 170      | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2D-330          | D-265        | 840-860        | 239                  | 34.090  |
| Streetfighter V4             | A          | 1.103      | 208      | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F-330          | D-245        | 845            | 201,5                | 25.990  |
| Streetfighter V4 S           | A          | 1.103      | 208      | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F-330          | D-245        | 845            | 197,5                | 29.790  |
| Streetfighter V4 SP2         | A          | 1.103      | 208      | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F-330          | D-245        | 845            | 196,5                | 38.590  |
| Streetfighter V4 Lamborghini | A          | 1.103      | 208      | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F-330          | D-245        | 845            | 197,5                | 70.000  |
| Panigale V4                  | A          | 1.103      | 215,5    | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F 330          | D 245        | 850            | 198                  | 29.890  |
| Panigale V4 S                | A          | 1.103      | 215,5    | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F 330          | D 245        | 850            | 195,5                | 35.990  |
| Panigale V4 R                | A          | 998        | 218      | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F 330          | D 245        | 850            | 193,5                | 44.000  |
| Panigale V4 SP2              | A          | 1.103      | 215,5    | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F 330          | D 245        | 850            | 194,5                | 43.990  |
| Superleggera V4              | A          | 998        | 234      | 120/70 ZR17     | 200/60 ZR17   | 2F 330          | D 245        | 835            | 152,2                | 115.000 |

DUCATI SCRAMBLER

Ducati Ibérica  
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332  
www.scramblerducati.com

|                  |      |       |      |             |             |       |      |     |     |        |
|------------------|------|-------|------|-------------|-------------|-------|------|-----|-----|--------|
| Icon             | A-A2 | 803   | 73   | 110/80 R18  | 180/55 R17  | D330  | D245 | 795 | 185 | 11.190 |
| Full Throttle    | A-A2 | 803   | 73   | 110/80 R18  | 180/55 R17  | D330  | D245 | 795 | 185 | 12.490 |
| Nightshift       | A-A2 | 803   | 73   | 110/80 R18  | 180/55 R17  | D330  | D245 | 795 | 191 | 12.490 |
| 1100 Tribute Pro | A    | 1.079 | 84,7 | 120/70 ZR18 | 180/55 ZR17 | 2D320 | D245 | 810 | 189 | 15.190 |
| 1100 Sport Pro   | A    | 1.079 | 84,7 | 120/70 ZR18 | 180/55 ZR17 | 2D320 | D245 | 810 | 189 | 17.390 |
| 1100 Dark Pro    | A    | 1.079 | 84,7 | 120/70 ZR18 | 180/55 ZR17 | 2D320 | D245 | 810 | 189 | 14.490 |

HANWAY

Motorien, S.L.  
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330  
www.hanwaymotos.com

|             |    |     |      |           |           |       |       |     |     |       |
|-------------|----|-----|------|-----------|-----------|-------|-------|-----|-----|-------|
| SC 125 S    | A1 | 124 | 14,9 | 110/70-17 | 140/70-17 | D300  | D220  | 780 | 149 | 2.289 |
| Furious 125 | A1 | 124 | 14,9 | 110/70-17 | 140/70-17 | D-300 | D-220 | 760 | 132 | 2.289 |
| G 15        | A1 | 124 | 14,9 | 110/80-19 | 140/70-17 | D300  | D220  | 810 | 149 | 3.089 |

HARLEY DAVIDSON

Harley-Davidson España.  
Av. De las Cortes Catalanas 9-11, edificio 3. 08173 Barcelona • Tfno: 93 202 28 00  
www.harley-davidson.com

|                            |      |       |     |             |                 |        |       |     |     |        |
|----------------------------|------|-------|-----|-------------|-----------------|--------|-------|-----|-----|--------|
| Nightster                  | A-A2 | 975   | 89  | 100/90-19   | 150/80 B16      | 2D     | D     | 705 | 221 | 16.550 |
| Nightster Special          | A-A2 | 975   | 89  | 100/90-19   | 150/80 B16      | 2D     | D     | 715 | 225 | 17.600 |
| Sportster S                | A    | 1.252 | 122 | 60/70 TR17  | 180/70 R16      | D 320  | D 260 | 734 | 228 | 18.750 |
| Softail Standard           | A-A2 | 1.745 | 86  | 100/90 B19  | 150/80 B16      | D      | D     | 680 | 297 | 18.990 |
| Street Bob 114             | A    | 1.868 | 94  | 100/90 B19  | 150/80 B16      | D-300  | D-292 | 680 | 297 | 19.400 |
| Sport Glide                | A-A2 | 1.745 | 82  | 130/70 B18  | 180/70 B16      | D      | D     | 680 | 317 | 23.100 |
| Fat Bob 114                | A    | 1.868 | 93  | 150/80 B16  | 180/70 B16      | 2D-300 | D-292 | 710 | 306 | 23.700 |
| Low Rider S                | A    | 1.923 | 105 | 110/90 B19  | 180/70 B16      | 2D     | D     | 710 | 308 | 24.400 |
| Low Rider ST               | A    | 1.923 | 105 | 110/90 B19  | 180/70 B16      | 2D     | D     | 720 | 327 | 25.900 |
| Fat Boy 114                | A    | 1.868 | 93  | 160/60 R18  | 240/40 R18      | D-292  | D-292 | 675 | 317 | 28.800 |
| Breakout 117               | A    | 1.923 | 102 | 130/60 B21  | 240/40 R18      | D-292  | D-292 | 665 | 310 | 31.300 |
| Heritage Classic           | A    | 1.868 | 94  | 130/90 B16  | 150/80 B16      | D-292  | D-292 | 680 | 330 | 28.900 |
| Pan America 1250           | A    | 1.252 | 150 | 120/70 R19  | 170/60 R17      | 2D-320 | D-280 | 850 | 245 | 20.600 |
| Pan America 1250 Special   | A    | 1.252 | 150 | 120/70 R19  | 170/60 R17      | 2D-320 | D-280 | 850 | 258 | 21.900 |
| Road King Special          | A    | 1.868 | 93  | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 695 | 366 | 33.100 |
| Electra Glide Highway King | A    | 1.868 | 93  | MT90 B16    | 180/65 B16      | 2D     | D     | 790 | 385 | 42.300 |
| Road Glide Special         | A    | 1.868 | 89  | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 695 | 387 | 36.200 |
| Street Glide Special       | A    | 1.868 | 89  | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 690 | 375 | 36.200 |
| Road Glide Limited         | A    | 1.868 | 87  | 130/70 B18  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 735 | 423 | 37.900 |
| Ultra Limited              | A    | 1.868 | 87  | 130/70 B18  | 180/55 B18      | 2D-300 | D-300 | 740 | 416 | 37.900 |
| Road Glide ST              | A    | 1.923 | 103 | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 715 | 382 | 39.400 |
| Street Glide ST            | A    | 1.923 | 103 | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 710 | 369 | 39.400 |
| CVO Street Glide           | A    | 1.977 | 115 | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 715 | 380 | 52.000 |
| CVO Road Glide             | A    | 1.977 | 115 | 130/60 B19  | 180/55 B18      | D      | D     | 720 | 393 | 52.000 |
| CVO Road Glide Limited     | A    | 1.923 | 105 | 130/60 B19  | 180/55 B18      | 2D     | D     | 760 | 437 | 68.500 |
| Freewheeler                | A    | 1.868 | 87  | 130/60 B19  | 215/45 R18 (x2) | 2D     | D     | 700 | 513 | 37.200 |
| Tri Glide Ultra            | A    | 1.868 | 87  | MT90 B16    | 205/65 R15 (x2) | 2D     | D     | 735 | 561 | 47.700 |
| LiveWire One               | A    | 15,5  | 105 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17     | 2D300  | D260  | 780 | 255 | 24.490 |
| S2 Del Mar                 | A-A2 | 10,5  | 84  | 130/80-18   | 140/80 B19      | D      | D     | 785 | 198 | 18.490 |
| S2 Del Mar LE              | A-A2 | 10,5  | 84  | 130/80-18   | 140/80 B19      | D      | D     | 785 | 198 | 19.990 |



LIVEWIRE  
DESDE 24.490 €

| MODELO                                                                                                                                                        | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| HONDA<br>Montesa - Honda<br>C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205<br>www.honda-montesa.es |            |            |          |                 |               |                 |              |                |                      |        |
| EM1 e                                                                                                                                                         | AM         | Eléct.     | 2,3      | 90/90-12        | 100/90-10     | D               | T            | 740            | 95                   | 5.500  |
| Vision 110                                                                                                                                                    | A1         | 108        | 8,7      | 80/90-16        | 90/90-14      | D220            | T130         | 770            | 102                  | 2.525  |
| Forza 125                                                                                                                                                     | A1         | 124,9      | 15       | 120/70-15       | 140/70-14     | D256            | D240         | 780            | 159                  | 5.430  |
| PCX 125                                                                                                                                                       | A1         | 125        | 11,7     | 90/90-14        | 100/90-14     | D220            | T130         | 760            | 128                  | 3.360  |
| CB 125 F                                                                                                                                                      | A1         | 125        | 10,8     | 80/100-18       | 90/90-18      | D240            | T130         | 790            | 117                  | 2.980  |
| MSX 125                                                                                                                                                       | A1         | 125        | 10       | 120/70-12       | 130/70-12     | D220            | D190         | 761            | 102                  | 4.120  |
| SH 125i                                                                                                                                                       | A1         | 125        | 13       | 100/80-16       | 120/80-16     | D240            | D240         | 799            | 134                  | 4.130  |
| SH Mode 125                                                                                                                                                   | A1         | 125        | 11,2     | 80/90-16        | 100/90-14     | D220            | T130         | 765            | 116                  | 3.080  |
| Super Cub C125                                                                                                                                                | A1         | 124        | 9,7      | 70/90-17        | 80/90-17      | D220            | D110         | 780            | 110                  | 4.090  |
| CB 125R                                                                                                                                                       | A1         | 125        | 13       | 110/70 R17      | 150/60 R17    | D-296           | D-220        | 816            | 126                  | 4.925  |
| Monkey                                                                                                                                                        | A1         | 124        | 9,3      | 120/80-12       | 130/80-12     | D-220           | D190         | 775            | 104                  | 4.420  |
| Dax 125                                                                                                                                                       | A1         | 124        | 9,4      | 120/70-12       | 130/70-12     | D220            | D190         | 775            | 107                  | 4.400  |
| SH350i                                                                                                                                                        | A2         | 329        | 29,3     | 110/70-16       | 130/70 R16    | D256            | D256         | 805            | 174                  | 6.340  |
| CB 300R                                                                                                                                                       | A2         | 286        | 31       | 110/70 R17      | 150/60 R17    | D-296           | D-220        | 799            | 145                  | 5.700  |
| Forza 350                                                                                                                                                     | A2         | 330        | 30       | 120/70 R15      | 140/70 R14    | D256            | D240         | 780            | 184                  | 6.415  |
| ADV 350                                                                                                                                                       | A2         | 330        | 30       | 120/70-15       | 140/70-14     | D256            | D240         | 795            | 186                  | 6.680  |
| CL 500                                                                                                                                                        | A2         | 471        | 47       | 110/80 R19      | 150/70 R17    | F310            | D240         | 790            | 191                  | 6.790  |
| CB 500 F                                                                                                                                                      | A2         | 471        | 48       | 120/70 ZR17     | 160/60 ZR17   | D320            | D240         | 785            | 189                  | 6.850  |
| CB 500 X                                                                                                                                                      | A2         | 471        | 48       | 110/80 ZR19     | 160/60 ZR17   | D310            | D240         | 830            | 197                  | 7.425  |



AFRICA TWIN  
DESDE 15.525 €

|                                   |      |       |      |             |             |        |       |     |     |        |
|-----------------------------------|------|-------|------|-------------|-------------|--------|-------|-----|-----|--------|
| CB 500 Hornet                     | A2   | 471   | 47   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D296  | D240  | 785 | 188 | 6.850  |
| NX 500 X                          | A2   | 471   | 47   | 110/80 R19  | 160/60 R17  | 2D296  | D240  | 830 | 196 | 7.425  |
| CBR 500 R                         | A2   | 471   | 47   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D296  | D240  | 785 | 192 | 7.475  |
| CMX 500 Rebel                     | A2   | 471   | 46   | 130/90-16   | 150/80-16   | D      | D     | 690 | 190 | 7.400  |
| CBR 600 RR                        | A    | 599   | 121  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D310  | D220  | 820 | 193 | 13.200 |
| CB 650 R                          | A-A2 | 649   | 95   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D310  | D 240 | 810 | 202 | 9.100  |
| CBR 650 R                         | A-A2 | 649   | 95   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D310  | D 240 | 810 | 208 | 10.100 |
| X-ADV                             | A-A2 | 745   | 58   | 120/70 R17  | 160/60 R15  | 2D296  | D240  | 820 | 236 | 13.180 |
| XL750 Transalp                    | A-A2 | 755   | 91,8 | 90/90-21    | 150/70R18   | 2D310  | D256  | 850 | 208 | 11.000 |
| CB 750 Hornet                     | A-A2 | 755   | 91,8 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D296  | D240  | 795 | 190 | 7.800  |
| Forza 750                         | A-A2 | 745   | 58,6 | 120/70 R17  | 160/60 R15  | 2F310  | D240  | 790 | 235 | 12.175 |
| NC 750 X                          | A-A2 | 745   | 54,8 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | D320   | D240  | 830 | 220 | 8.890  |
| CRF 1100L Africa Twin             | A    | 1.084 | 102  | 90/90 R21   | 150/70 R18  | 2F310  | D256  | 825 | 231 | 15.525 |
| CRF 1100L Africa Twin DCT         | A    | 1.084 | 102  | 90/90 R21   | 150/70 R18  | 2F310  | D256  | 850 | 236 | 16.775 |
| CRF 1100L Africa Twin Adv.Sports  | A    | 1.084 | 102  | 90/90 R21   | 150/70 R18  | 2F310  | D256  | 795 | 243 | 19.850 |
| CRF 1100L Africa Twin Adv.Sp. DCT | A    | 1.084 | 102  | 90/90 R21   | 150/70 R18  | 2F310  | D256  | 795 | 250 | 21.000 |
| CBR 1000 RR-R Fireblade           | A    | 999   | 215  | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2D330  | D220  | 831 | 202 | 25.000 |
| CBR 1000 RR-R Fireblade SP        | A    | 999   | 215  | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2D330  | D220  | 831 | 201 | 29.800 |
| CBR 1000 RR-R Fireblade Carbon    | A    | 999   | 215  | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2D330  | D220  | 831 | 202 | 37.000 |
| CB 1000R                          | A    | 998   | 145  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D 310 | D256  | 830 | 213 | 15.250 |
| CB 1000R Black Edition            | A    | 998   | 145  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D 310 | D256  | 830 | 213 | 17.060 |
| CMX 1100 Rebel                    | A    | 1.084 | 87   | 130/70 B18  | 180/65 B16  | D330   | D256  | 700 | 233 | 11.250 |
| NT1100                            | A    | 1.084 | 102  | 120/70ZR17  | 180/55ZR17  | 2F310  | D256  | 820 | 238 | 15.300 |
| GL1800 Gold Wing                  | A    | 1.833 | 126  | 130/70 R18  | 200/55 R16  | 2D316  | D316  | 745 | 365 | 31.000 |
| GL1800 Gold Wing Tour             | A    | 1.833 | 126  | 130/70 R18  | 200/55 R16  | 2D316  | D316  | 745 | 383 | 31.000 |



PRECIOS DE MOTOS NUEVAS

| MODELO                  | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|-------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| Chief Dark Horse        | A          | 1.890      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/65 B16    | D300            | D300         | 662            | 304                  | 19.390 |
| Chief Bobber Dark Horse | A          | 1.890      | n.d.     | 130/90B16       | 180/65 B16    | D 300           | D 300        | 662            | 315                  | 21.490 |
| Super Chief Limited     | A          | 1.890      | n.d.     | 130/90B16       | 180/65 B16    | D 300           | D 300        | 665            | 335                  | 24.290 |
| Sport Chief             | A          | 1.890      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/65 B16    | 2F320           | D300         | 686            | 311                  | 21.990 |
| Springfield             | A          | 1.890      | n.d.     | 130/80 B17      | 180/60 R16    | F-300           | F-300        | 660            | 376                  | 31.590 |
| Springfield Dark Horse  | A          | 1.890      | n.d.     | 130/80 B19      | 180/60 R16    | F-300           | F-300        | 650            | 358                  | 32.090 |
| Chieftain Dark Horse    | A          | 1.890      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2F-300          | F-300        | 650            | 373                  | 33.990 |
| Chieftain Limited       | A          | 1.890      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2F-300          | F-300        | 650            | 373                  | 33.490 |
| Roadmaster              | A          | 1.890      | n.d.     | 130/80 B17      | 180/60 R16    | 2F-300          | F-300        | 673            | 412                  | 35.990 |
| Roadmaster Dark Horse   | A          | 1.890      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2F300           | F300         | 673            | 403                  | 36.490 |
| Roadmaster Limited      | A          | 1.890      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2F300           | F300         | 673            | 403                  | 36.290 |
| Challenger Dark Horse   | A          | 1.768      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2D320           | D298         | 672            | 377                  | 34.590 |
| Challenger Limited      | A          | 1.768      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2D320           | D298         | 672            | 381                  | 34.090 |
| Pursuit Dark Horse      | A          | 1.768      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2F320           | F298         | 672            | 416                  | 36.990 |
| Pursuit Limited         | A          | 1.768      | n.d.     | 130/60 B19      | 180/60 R16    | 2F320           | F298         | 672            | 416                  | 36.490 |

KAWASAKI

Kawasaki Motors Europe, NV  
C/ José Agustín Goytisolo, 29-31. L'Hospitalet de Llobregat. 08908 Barcelona • Tfno: 93 2642600  
www.kawasaki.es



VERSYS 1000  
desde 13.900 €

|                   |      |        |      |             |             |        |       |     |     |        |
|-------------------|------|--------|------|-------------|-------------|--------|-------|-----|-----|--------|
| Ninja e-1         | A1   | Eléct. | 12   | 100/80-17   | 130/70-17   | D      | D     | 785 | 140 | 9.050  |
| Z 125             | A1   | 125    | 15   | 100/80-17   | 130/70-17   | D-290  | D-220 | 815 | 146 | 4.999  |
| Ninja 125         | A1   | 125    | 15   | 100/80-17   | 130/70-17   | D-290  | D-220 | 785 | 148 | 5.399  |
| Ninja 400         | A2   | 399    | 45   | 110/70 R17  | 150/60 R17  | D-310  | D-220 | 785 | 168 | 6.999  |
| Z400              | A2   | 399    | 45   | 110/70 R17  | 150/60 R17  | D-310  | D-220 | 785 | 167 | 6.650  |
| Ninja ZX-4R       | A    | 399    | 77   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D290  | D220  | 800 | 189 | 9.450  |
| Ninja ZX-4RR      | A    | 399    | 77   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D290  | D220  | 800 | 189 | 10.150 |
| Ninja 7 Hybrid    | A2   | 451    | n.d. | 120/70ZR17  | 160/60 ZR17 | 2D300  | D250  | 795 | 227 | n.d.   |
| Eliminator 500    | A    | 451    | 45,4 | 130/70-18   | 150/80-16   | D310   | D240  | 735 | 176 | n.d.   |
| Eliminator 500 SE | A    | 451    | 45,4 | 130/70-18   | 150/80-16   | D310   | D240  | 735 | 176 | n.d.   |
| Ninja 650         | A-A2 | 649    | 68   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D-300 | D-220 | 790 | 193 | 8.350  |
| Z 650             | A-A2 | 649    | 68   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D-300 | D-220 | 790 | 187 | 7.550  |
| Z 650 RS          | A-A2 | 649    | 68   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D-300 | D-220 | 790 | 187 | n.d.   |
| Versys 650        | A-A2 | 649    | 69   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 840 | 217 | 9.299  |
| Vulcan S          | A-A2 | 649    | 61   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | D-300  | D-250 | 705 | 229 | 8.400  |
| Ninja ZX-6R       | A    | 636    | 124  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D310  | D220  | 830 | 198 | 13.150 |
| W 800             | A-A2 | 773    | 48   | 100/90-18   | 130/80-18   | D-300  | T-160 | 770 | 221 | 11.099 |
| Z e-1             | -    | Eléct. | n.d. | 100/80-17   | 130/70-17   | D      | D     | 785 | 135 | 8.450  |
| Z 900 RS          | A    | 948    | 111  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 835 | 215 | 14.499 |
| Z 900 RS SE       | A    | 948    | 111  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 820 | 216 | 15.999 |
| Z 900             | A-A2 | 948    | 125  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 795 | 210 | 10.599 |
| Z 900 Performance | A-A2 | 948    | 125  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 795 | 210 | 12.350 |
| Z 900 SE          | A    | 948    | 125  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 795 | 210 | 12.199 |
| Z H2              | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 830 | 239 | 20.599 |
| Z H2 SE           | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 830 | 239 | 23.250 |
| Z H2 Performance  | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 830 | 239 | n.d.   |
| Ninja ZX-10 R     | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D-330 | D-220 | 835 | 208 | 22.500 |
| Ninja ZX-10 RR    | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D-330 | D-220 | 835 | 206 | 32.799 |
| Ninja 1000 SX     | A    | 1.043  | 142  | 120/70 ZR17 | 190/50 ZR17 | 2D-300 | D-250 | 835 | 235 | 16.299 |
| Ninja H2 SX       | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D-330 | D-220 | 835 | 256 | n.d.   |
| Ninja H2 SX SE    | A    | 998    | 200  | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2D-330 | D-220 | 835 | 256 | n.d.   |
| Ninja H2R         | A    | 998    | 310  | 120/60 R17  | 190/65 R17  | 2D-330 | D-250 | 830 | 216 | 55.000 |
| Versys 1000       | A    | 1.043  | 120  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-310 | D-250 | 840 | 250 | 13.900 |
| Versys 1000 S     | A    | 1.043  | 120  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-310 | D-250 | 840 | 250 | 16.600 |
| Versys 1000 SE    | A    | 1.043  | 120  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2D-310 | D-250 | 840 | 250 | 18.700 |

KEEWAY

Keeway Motor España, S.L.  
C/ Menorca, s/n, Nave 12. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180  
www.keeway.es

|                   |    |     |      |           |           |      |      |     |     |       |
|-------------------|----|-----|------|-----------|-----------|------|------|-----|-----|-------|
| Hurricane 50      | AM | 49  | 3    | 110/70-12 | 110/70-12 | D    | T    | 775 | 89  | 1.890 |
| Zahara 50         | AM | 49  | 3    | 120/70-12 | 120/70-12 | D    | D    | 790 | 89  | 1.890 |
| Versilia 50       | AM | 50  | 3    | 120/70-12 | 120/70-12 | D220 | T110 | 790 | 110 | 1.690 |
| RKF 125 CBS       | A1 | 125 | 13   | 100/80-17 | 130/70-17 | D260 | D220 | 810 | 137 | 2.990 |
| RKF 125 ABS       | A1 | 125 | 13   | 100/80-17 | 130/70-17 | D260 | D220 | 810 | 137 | 3.190 |
| Fact Evo 125      | A1 | 125 | 8,5  | 120/60-13 | 130/60-13 | D    | D    | 790 | 111 | 1.990 |
| Superlight 125 LE | A1 | 125 | 10,6 | 110/90-16 | 130/90-16 | D    | D    | 730 | 134 | 2.490 |

| MODELO         | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|----------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| Zahara 125     | A1         | 125        | 8,5      | 120/70-12       | 130/70-13     | D               | D            | 805            | 104                  | 2.250  |
| Versilia 125   | A1         | 125        | 8        | 120/70-12       | 120/70-12     | D220            | D220         | 750            | 110                  | 2.390  |
| Sixties 125    | A1         | 125        | 10       | 120/70-12       | 120/70-12     | D220            | D215         | 780            | 127                  | 2.390  |
| Vieste 125     | A1         | 124,6      | 10       | 110/70-13       | 130/70-13     | D240            | D215         | 770            | 130                  | 2.690  |
| RK V125C       | A1         | 124        | 14,5     | 120/80-17       | 140/70-17     | D300            | D240         | 690            | 149                  | 3.790  |
| V-Cruise 125   | A1         | 124        | 14,5     | 120/80-16       | 150/80-15     | D300            | D240         | 690            | 149                  | 4.390  |
| K-Light 125    | A1         | 124        | 10,6     | 90/90-17        | 130/90-15     | D280            | D240         | 715            | 144                  | 2.490  |
| X-Light 125    | A1         | 125        | 12       | 100/90-18       | 120/80-17     | D275            | D220         | 766            | 131                  | 2.490  |
| Vieste 300     | A2         | 278        | 19       | 110/70-13       | 130/70-13     | D240            | D220         | 770            | 140                  | 3.850  |
| Vieste 300 XDV | A2         | 278        | 26       | 110/70-13       | 130/70-13     | D240            | D220         | 800            | 159                  | 4.290  |
| Sixties 300    | A2         | 278        | 19       | 120/70-12       | 120/70-12     | D230            | D220         | 780            | 146                  | 4.090  |
| V 302 C        | A2         | 300        | 30       | 120/80-16       | 150/80-16     | D300            | D240         | 690            | 167                  | 4.790  |
| M502N          | A2         | 486        | 47,6     | 120/70-17       | 160/60-17     | 2D300           | D240         | 790            | 197                  | 6.290  |

KOVE

|           |    |     |    |      |      |      |      |     |     |       |
|-----------|----|-----|----|------|------|------|------|-----|-----|-------|
| NK 125R   | A1 | 125 | 14 | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | 820 | 122 | n.d.  |
| 450 Rally | A2 | 449 | 42 | n.d. | n.d. | D280 | D240 | 960 | 141 | 9.499 |
| 800X Pro  | A  | 799 | 95 | n.d. | n.d. | D310 | D220 | 820 | 171 | 9.899 |

KTM

SportMotorcycle España, S.L.  
C/ Cinca 8-10. Pol. Ind. Sta. Margarida. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535  
www.ktm.com

|                       |    |       |       |              |             |        |       |     |      |        |
|-----------------------|----|-------|-------|--------------|-------------|--------|-------|-----|------|--------|
| RC 125                | A1 | 125   | 15,2  | n.d.         | n.d.        | D-300  | D-230 | 820 | 135  | 5.919  |
| 125 Duke              | A1 | 124,9 | 14,9  | n.d.         | n.d.        | D320   | D240  | 800 | n.d. | n.d.   |
| RC 390                | A2 | 373   | 43,5  | n.d.         | n.d.        | D-300  | D-230 | 820 | 147  | 6.919  |
| 390 Duke              | A2 | 398,7 | 44,2  | n.d.         | n.d.        | D320   | D240  | 820 | n.d. | n.d.   |
| 390 Adventure         | A2 | 373   | 43,5  | n.d.         | n.d.        | D320   | D230  | 855 | 161  | 7.069  |
| 390 Adventure SW      | A2 | 373   | 43,5  | n.d.         | n.d.        | D320   | D230  | 855 | 161  | 7.569  |
| 450 SMR               | A2 | 449,9 | n.d.  | 125/75 R16,5 | 165/630 R17 | D310   | D220  | 898 | n.d. | 13.179 |
| 450 Rally Replica     | A2 | 449,3 | n.d.  | n.d.         | n.d.        | D300   | D240  | 960 | 139  | n.d.   |
| 690 SMC R             | A  | 692,7 | 74,8  | 120/70 ZR17  | 160/60 ZR17 | D-320  | D-240 | 892 | 147  | n.d.   |
| 690 Enduro R          | A  | 692,7 | 74,8  | 90/90-21     | 140/80-18   | D-300  | D-240 | 910 | 146  | n.d.   |
| RC 8C                 | A  | 889   | 134,6 | 120/70 R17   | 180/60 R17  | 2D390  | D230  | 820 | 140  | 39.900 |
| 790 Adventure         | A  | 799   | 95,2  | n.d.         | n.d.        | 2D320  | D260  | 840 | 199  | 10.895 |
| 790 Duke              | A  | 799   | 104,7 | n.d.         | n.d.        | 2D300  | D240  | 825 | n.d. | n.d.   |
| 890 Duke R            | A  | 890   | 121   | 120/70 ZR17  | 180/55 ZR17 | 2D-320 | D-240 | 834 | 166  | 13.639 |
| 890 Duke GP           | A  | 889   | 115,6 | n.d.         | n.d.        | 2D-300 | D240  | 820 | 169  | 11.558 |
| 890 Adventure         | A  | 889   | 104,7 | n.d.         | n.d.        | D320   | D260  | 850 | 196  | 14.259 |
| 890 Adventure R       | A  | 889   | 104,7 | n.d.         | n.d.        | D320   | D260  | 850 | 196  | 15.269 |
| 890 Adventure R Rally | A  | 889   | 104,7 | n.d.         | n.d.        | D320   | D260  | 850 | 196  | n.d.   |



890 DUKE R  
13.639 €

|                                |   |       |       |             |             |        |       |     |      |        |
|--------------------------------|---|-------|-------|-------------|-------------|--------|-------|-----|------|--------|
| 890 SMT                        | A | 889   | 104,7 | n.d.        | n.d.        | D320   | D260  | 860 | 194  | 14.275 |
| 1290 Super Duke GT             | A | 1.301 | 175   | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2F-320 | D-240 | 835 | 228  | n.d.   |
| 1290 Super Adventure S         | A | 1.301 | 160,4 | 120/70 R19  | 170/60 R17  | 2D-320 | D-267 | 849 | 220  | 21.369 |
| 1290 Super Adventure R         | A | 1.301 | 160,4 | 120/70 R19  | 170/60 R17  | 2D-320 | D-267 | 890 | 221  | 21.389 |
| 1290 Super Duke R              | A | 1.301 | 179,5 | 120/70-17   | 190/55-17   | 2D-320 | D-240 | 835 | 195  | 21.375 |
| 1290 Super Duke RR             | A | 1.301 | 179,5 | 120/70-17   | 190/55-17   | 2D-320 | D-240 | 837 | 180  | 28.949 |
| 1290 Super Duke R Evo          | A | 1.301 | 179,5 | 120/70-17   | 200/55-17   | 2D-320 | D-240 | 835 | n.d. | 23.399 |
| Brabus 1300 R Ed. 23           | A | 1.301 | 179,5 | 120/70-17   | 200/55-17   | 2D-320 | D-240 | 845 | 194  | 45.900 |
| Brabus 1300 R Masterpiece 2024 | A | 1.301 | 179,5 | 120/70-17   | 200/55-17   | 2D-320 | D-240 | 845 | 194  | 45.900 |

KYMCO

Kymco Moto España  
C/ Laguna, 54. Pol. Ind. Urtinsa. Alcorcón. 28923 Madrid • Tfno: 902153837  
www.kymco.es

|                   |    |     |      |           |           |        |        |     |     |       |
|-------------------|----|-----|------|-----------|-----------|--------|--------|-----|-----|-------|
| Agility City 50   | AM | 50  | 3    | 100/80-16 | 120/80-14 | D260   | T127,5 | 815 | 120 | 2.299 |
| Agility S 125     | A1 | 125 | 10,4 | 100/80-16 | 120/80-14 | D260   | D240   | 820 | 134 | 2.699 |
| Agility City PLUS | A1 | 125 | 10,4 | 100/80-16 | 120/80-14 | D-260  | D-240  | 820 | 131 | 2.399 |
| People S 125      | A1 | 125 | 11,2 | 100/80-16 | 120/80-14 | D-260  | D-240  | 800 | 130 | 3.399 |
| X-Town CT 125     | A1 | 125 | 12,7 | 120/70-13 | 150/70-13 | D260   | D240   | 765 | 179 | 4.199 |
| DTX 125           | A1 | 125 | 12,9 | 120/80-14 | 150/70-13 | D260   | D220   | 790 | 179 | 4.799 |
| X-Town CT 300     | A2 | 276 | 22,8 | 120/70-13 | 150/70-13 | D240   | D240   | 790 | 198 | 4.699 |
| DTX 350           | A2 | 321 | 28,1 | 120/80-14 | 150/70-13 | D260   | D220   | 790 | 194 | 5.699 |
| Xciting VS 400    | A2 | 400 | 33,4 | 120/70-15 | 150/70-14 | 2D-280 | D-240  | 805 | 213 | 6.999 |



| MODELO                   | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|--------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| Johnny Be Good           | A1         | 124        | 10,6     | 110/70-17       | 130/70-17     | D               | D            | 780            | 126                  | 2.599  |
| Rockster                 | A1         | 124,7      | 9,5      | 100/90-18       | 130/90-15     | D267            | D240         | 730            | 130                  | 2.699  |
| Rockster Flat            | A1         | 124,7      | 9,5      | 100/90-18       | 130/90-15     | D267            | D240         | 730            | 127                  | 2.799  |
| Montana XR1              | A1         | 124,2      | 12,6     | 110/80-17       | 120/80-17     | D265            | D240         | 780            | 153                  | 3.799  |
| Eight Mile 500 Street    | A2         | 471        | 46,9     | 110/80 R18      | 160/60 R17    | 2D298           | D240         | 790            | 195                  | 4.999  |
| Eight Mile 500 Scrambler | A2         | 471        | 46,9     | 110/80 R19      | 150/70 R17    | 2D298           | D240         | 820            | 195                  | 6.999  |
| Montana XR5 500          | A2         | 471        | 46,9     | 110/80R19       | 150/70R17     | 2D300           | D240         | 840            | 178                  | 6.199  |

MASH

La Otra Agencia Motors  
Ronda del Ingenioso Hidalgo, 31. 28034 Madrid • Tfno: 917291778  
www.mashmotorspain.com

|                           |    |       |       |           |           |       |       |     |     |        |
|---------------------------|----|-------|-------|-----------|-----------|-------|-------|-----|-----|--------|
| City 2.0 Black            | AM | 50    | 2,8   | 3,50-10   | 3,50 R10  | D110  | T     | 740 | 81  | 1.699  |
| City 2.0 White            | AM | 50    | 2,8   | 3,50-10   | 3,50 R10  | D110  | T     | 740 | 81  | 1.699  |
| Legend 'R Black           | AM | 50    | 3     | 120/70-10 | 120/70-12 | D185  | T     | 740 | 81  | 1.799  |
| Legend 'R White           | AM | 50    | 3     | 120/70-10 | 120/70-12 | D185  | T     | 740 | 81  | 1.799  |
| Legend 'R Naked Red       | AM | 50    | 3     | 120/70-12 | 120/70-12 | D185  | T     | 740 | 88  | 1.899  |
| Legend 'R Naked Grey      | AM | 50    | 3     | 120/70-12 | 120/70-12 | D185  | T     | 740 | 88  | 1.899  |
| Fifty Black               | AM | 49,9  | 2,8   | 90/90-18  | 3,25-18   | D220  | T     | 780 | 105 | 2.499  |
| Fifty Gold                | AM | 49,9  | 2,8   | 90/90-18  | 3,25-18   | D220  | T     | 780 | 105 | 2.499  |
| Fifty Grey                | AM | 49,9  | 2,8   | 90/90-18  | 3,25-18   | D220  | T     | 780 | 105 | 2.499  |
| X-Ride White              | AM | 49,9  | 2,8   | 90/90-17  | 100/90-17 | D240  | D210  | 820 | 115 | 2.899  |
| X-Ride Black              | AM | 49,9  | 2,8   | 90/90-17  | 100/90-17 | D240  | D210  | 820 | 115 | 2.899  |
| Seventy Cooper            | A1 | 124   | 11,5  | 90/90-17  | 100/90-17 | D-300 | D220  | 780 | 127 | 2.599  |
| Seventy Black             | A1 | 124   | 11,5  | 90/90-17  | 100/90-17 | D-300 | D220  | 780 | 127 | 2.599  |
| Seventy Gulf              | A1 | 124   | 11,5  | 90/90-17  | 100/90-17 | D-300 | D220  | 780 | 127 | 2.599  |
| British Seven Black Mat   | A1 | 124   | 14,75 | 110/70-17 | 130/70-17 | D300  | D210  | 840 | 137 | 3.599  |
| British Seven-Green       | A1 | 124   | 11,5  | 110/70-17 | 130/70-17 | D300  | D210  | 840 | 137 | 3.599  |
| X Ride 125 Black          | A1 | 124   | 14,75 | 110/70-17 | 120/70-17 | D290  | D240  | 780 | 130 | 3.899  |
| X Ride 125 White          | A1 | 124   | 14,75 | 110/70-17 | 120/70-17 | D290  | D240  | 780 | 130 | 3.899  |
| Two Fifty                 | A2 | 249   | 17,5  | 110/70-17 | 130/70-17 | D-300 | D-220 | 780 | 140 | 3.899  |
| Five Hundred              | A2 | 397   | 27,1  | 100/90-19 | 130/70-18 | D-280 | D-240 | 790 | 160 | 4.299  |
| Side Force                | A2 | 445   | 30    | 4,60-18   | 5,60-18   | D280  | D220  | 830 | 342 | 11.499 |
| Black Side                | A2 | 445   | 30    | 4,60-18   | 5,60-18   | D280  | D220  | 830 | 317 | 10.499 |
| Six Hundred-British Green | A2 | 644   | 40    | 100/90-19 | 130/70-18 | D320  | D240  | 830 | 131 | 5.499  |
| Six Hundred-Night Blue    | A2 | 644   | 40    | 100/90-19 | 130/70-18 | D320  | D240  | 830 | 131 | 5.499  |
| XRide Classic Black       | A2 | 643,7 | 40    | 120/70-17 | 150/60-17 | D320  | D240  | 860 | 177 | 5.799  |
| XRide Classic White       | A2 | 643,7 | 40    | 120/70-17 | 150/60-17 | D320  | D240  | 860 | 177 | 5.799  |
| XRide Trail               | A2 | 643,7 | 39,3  | 90/90-21  | 130/70-18 | D280  | D240  | 890 | 167 | 5.899  |

MITT

Jets Marivent  
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid  
www.jetsmarivent.com

|                        |    |     |      |           |           |       |      |     |     |       |
|------------------------|----|-----|------|-----------|-----------|-------|------|-----|-----|-------|
| 50 RT Super            | AM | 50  | 3,1  | 3,5-10    | 3,5-10    | D     | D    | 760 | 93  | 1.995 |
| 50 Alpha               | AM | 49  | 3    | 3,5-10    | 3,5-10    | D     | D    | 760 | 92  | 1.995 |
| 50 XRS                 | AM | 50  | 3    | 130/60-13 | 120/70-12 | D     | D    | 780 | 100 | 1.995 |
| 125 Urban              | A1 | 125 | 9    | 80/90-14  | 90/90-14  | D     | T    | 765 | 104 | 2.195 |
| 125 Legrand            | A1 | 125 | 11,4 | 130/60-13 | 130/60-13 | D220  | D220 | 800 | 127 | 2.995 |
| 125 Alpha              | A1 | 125 | 8,5  | 120/70-12 | 120/70-12 | D     | D    | 760 | 108 | 2.195 |
| 125 XRS                | A1 | 125 | 9,3  | 130/60-13 | 120/70-12 | D220  | D180 | 780 | 110 | 2.195 |
| 125 RT Super           | A1 | 125 | 9    | 3,5-10    | 3,5-10    | D     | D    | 760 | 102 | 2.195 |
| 125 Scrambler 278      | A1 | 125 | 9,5  | 110/90-19 | 120/90-16 | D276  | D220 | 840 | 133 | 2.995 |
| 125 DS Scrambler       | A1 | 125 | 9    | 110/90-17 | 130/80-17 | D267  | D220 | 830 | 147 | 2.995 |
| 125 Legend             | A1 | 125 | 9,5  | 110/90-17 | 130/80-17 | D276  | D220 | 785 | 136 | 2.845 |
| 125 GTS                | A1 | 125 | 9    | 120/80-14 | 130/60-13 | D     | D    | 730 | 146 | 2.695 |
| 125 GT-Max             | A1 | 125 | 11   | 120/80-14 | 130/70-13 | D     | D    | 805 | 145 | 3.395 |
| 125 ADV                | A1 | 125 | 11,5 | 110/80-14 | 130/70-13 | D220  | D220 | 780 | 131 | 3.195 |
| 125 GP2                | A1 | 125 | 14,5 | 110/70-16 | 140/70-16 | 2D299 | D240 | 760 | 155 | 3.495 |
| 125 GP Limited Carbono | A1 | 125 | 12,5 | 110/70-17 | 150/70-17 | 2D299 | D240 | 785 | 167 | 3.695 |
| 125 MB Custom          | A1 | 125 | 10   | 120/80-17 | 150/70-17 | D300  | D240 | 680 | 155 | 2.995 |
| 125 MB Twin Custom     | A1 | 125 | 14   | 120/80-17 | 140/70-17 | D300  | D240 | 680 | 164 | 3.845 |
| 125 TK Adventure       | A1 | 125 | 10   | 110/90-17 | 130/80-17 | D267  | D220 | 820 | 192 | 2.995 |
| 301 Legend             | A2 | 234 | 16,4 | 110/90-17 | 130/80-17 | D276  | D220 | 790 | 162 | 3.395 |
| 330 GTS                | A2 | 276 | 26   | 120/70-15 | 140/70-14 | 2D    | D    | 735 | 165 | 3.995 |
| 440 MB Custom          | A2 | 389 | 38   | 120/80-17 | 140/70-17 | 2D297 | D244 | 680 | 188 | 5.195 |
| 530 TT Adventure       | A2 | 476 | 47   | 120/70-17 | 160/60-17 | 2D    | D    | 800 | 196 | 7.095 |

MOTO GUZZI

Piaggio España  
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950  
es.motoguzzi.it

|                    |      |     |    |            |            |       |       |     |     |       |
|--------------------|------|-----|----|------------|------------|-------|-------|-----|-----|-------|
| V7 Stone           | A-A2 | 853 | 65 | 100/90 R18 | 150/70 R17 | D-320 | D-260 | 780 | 198 | 8.950 |
| V7 Special Edition | A-A2 | 853 | 65 | 100/90 R18 | 150/70 R17 | D-320 | D-260 | 780 | 198 | 9.950 |



| MODELO                         | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|--------------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| V7 Special                     | A-A2       | 853        | 65       | 100/90 R18      | 150/70 R17    | D-320           | D-260        | 780            | 203                  | 9.500  |
| V7 Stone Corsa                 | A-A2       | 853        | 65       | 100/90 R18      | 150/70 R17    | D-320           | D-260        | 780            | 198                  | 10.449 |
| V9 Roamer                      | A-A2       | 853        | 65       | 100/90-19       | 150/80 B16    | D-320           | D-260        | 815            | 194                  | 10.749 |
| V9 Bobber                      | A-A2       | 853        | 65       | 130/90-16       | 150/80 B16    | D-320           | D-260        | 785            | 194                  | 11.249 |
| V9 Bobber Especial Edition     | A-A2       | 853        | 65       | 130/90-19       | 150/80 B16    | D-320           | D-260        | 785            | 194                  | 12.249 |
| V85 TT                         | A-A2       | 853        | 76       | 110/80 R19      | 150/70 R17    | 2F 320          | D 260        | 830            | 230                  | 11.449 |
| V85 TT Evocative Graphics      | A-A2       | 853        | 76       | 110/80 R19      | 150/70 R17    | 2F 320          | D 260        | 830            | 230                  | 11.749 |
| V85 TT Travel                  | A-A2       | 853        | 76       | 110/80 R19      | 150/70 R17    | 2F 320          | D 260        | 830            | 230                  | 12.999 |
| V85 TT Guardia d'Onore         | A-A2       | 853        | 76       | 110/80 R19      | 150/70 R17    | 2F 320          | D 260        | 830            | 230                  | 12.999 |
| V100 Mandello                  | A          | 1.042      | 115      | 120/70 R17      | 190/55 R17    | 2F 320          | D 280        | 815            | 233                  | 15.999 |
| V100 Mandello S                | A          | 1.042      | 115      | 120/70 R17      | 190/55 R17    | 2F 320          | D 280        | 815            | 233                  | 18.499 |
| V100 Mandello Aviazione Navale | A          | 1.042      | 115      | 120/70 R17      | 190/55 R17    | 2F 320          | D 280        | 815            | 233                  | 17.499 |

MOTO MORINI

Moto Morini, S.r.l.  
Via Berì, 24. 27020 Trivulzio (PV) • Tfno: +39 0382 193881  
www.motomorini.eu

|                |      |     |    |           |           |       |      |     |     |       |
|----------------|------|-----|----|-----------|-----------|-------|------|-----|-----|-------|
| X-Cape         | A-A2 | 649 | 60 | 110/80-19 | 150/70-17 | 2D298 | D255 | 820 | 213 | 7.290 |
| X-Cape         | A-A2 | 649 | 60 | 110/80-19 | 150/70-17 | 2D298 | D255 | 820 | 213 | 7.790 |
| X-Cape         | A-A2 | 649 | 60 | 110/80-19 | 150/70-17 | 2D298 | D255 | 820 | 213 | 8.090 |
| Seiemmezzo STR | A-A2 | 649 | 60 | 120/70-18 | 160/60-17 | 2D298 | D255 | 810 | 200 | 7.290 |
| Seiemmezzo SCR | A-A2 | 649 | 60 | 120/70-18 | 160/60-17 | 2D298 | D255 | 810 | 200 | 7.590 |

MV AGUSTA

Motos Bordoy, S.A.  
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133  
www.mvagusta.es

|                          |   |     |     |             |             |        |       |     |     |        |
|--------------------------|---|-----|-----|-------------|-------------|--------|-------|-----|-----|--------|
| F3 R                     | A | 798 | 147 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 173 | 19.198 |
| F3 RR                    | A | 798 | 147 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 165 | 26.969 |
| F3 RC                    | A | 798 | 147 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 165 | 28.320 |
| Brutale R                | A | 798 | 112 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 175 | 16.759 |
| Brutale RR               | A | 798 | 140 | 120/70 ZR17 | 180/50 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 175 | 20.120 |
| Dragster R               | A | 798 | 112 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 845 | 168 | 17.199 |
| Dragster RR SCS          | A | 798 | 140 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 845 | 168 | 22.499 |
| Dragster RC SCS          | A | 798 | 140 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 845 | 168 | 24.999 |
| Turismo Veloce R         | A | 798 | 110 | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 191 | 19.529 |
| Turismo Veloce Lusso SCS | A | 798 | 110 | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 199 | 24.449 |
| Turismo Veloce RC SCS    | A | 798 | 110 | 120/70 ZR17 | 190/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 199 | 25.700 |
| Superveloce 800          | A | 798 | 147 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 173 | 23.765 |
| Superveloce S            | A | 798 | 147 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 173 | 27.929 |
| Superveloce 98           | A | 798 | 147 | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F-320 | D-220 | 830 | 173 | n.d.   |
| Brutale 1000 RR          | A | 998 | 208 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-210 | 845 | 186 | 36.799 |
| Brutale 1000 RS          | A | 998 | 208 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-210 | 845 | 186 | 29.299 |
| Brutale 1000 RR Assen    | A | 998 | 208 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-210 | 845 | 186 | n.d.   |
| Rush 1000                | A | 998 | 208 | 120/70 ZR17 | 200/55 ZR17 | 2F-320 | D-210 | 845 | 186 | 49.799 |

PEUGEOT

Peugeot Scooters España  
C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid • Tfno: 91 3213669  
www.peugeot scooters.es

|                         |    |        |      |                |           |       |       |     |     |        |
|-------------------------|----|--------|------|----------------|-----------|-------|-------|-----|-----|--------|
| E-Ludix                 | AM | Eléct. | 3,4  | 80/80-14       | 100/70-14 | D190  | T110  | 811 | 77  | 2.820  |
| Tweet 50                | AM | 49     | 3    | 90/80-16       | 90/80-16  | D-226 | T-130 | 800 | 100 | 2.545  |
| Kisbee Active           | AM | 49     | 4    | 110/70-12      | 110/70-12 | D-170 | T-110 | 760 | 85  | 2.095  |
| Kisbee Streetline       | AM | 49     | 4    | 110/70-12      | 110/70-12 | D-170 | T-110 | 760 | 85  | 2.265  |
| Kisbee GT               | AM | 49     | 4    | 110/70-12      | 110/70-12 | D-170 | T-110 | 760 | 85  | 2.215  |
| Speedfight 4            | AM | 50     | 4    | 130/60-13      | 130/60-13 | D-215 | T-110 | 800 | 97  | 2.820  |
| Django 50 Classic       | AM | 50     | 4    | 120/70-12      | 120/70-12 | D-240 | T-110 | 770 | 110 | 2.870  |
| Django 50 Classic Sport | AM | 50     | 4    | 120/70-12      | 120/70-12 | D-240 | T-110 | 770 | 110 | 2.920  |
| Tweet 125               | A1 | 124    | 10,2 | 110/70-16      | 110/70-16 | D-226 | D-226 | 770 | 120 | 2.695  |
| Tweet 125 GT            | A1 | 124    | 10,2 | 110/70-16      | 110/70-16 | D-226 | D-226 | 770 | 120 | 2.845  |
| Django 125 Sport        | A1 | 125    | 10,6 | 120/70-12      | 120/70-12 | D-200 | D-190 | 770 | 135 | 3.335  |
| Django 125 Classic      | A1 | 125    | 10,2 | 120/70-12      | 120/70-12 | D-200 | D-190 | 770 | 137 | 3.285  |
| Pulsion Allure          | A1 | 125    | 14,6 | 120/70-14      | 140/60-13 | D 260 | D 210 | 790 | 165 | 5.025  |
| Pulsion 125 Active      | A1 | 125    | 14,6 | 120/70-14      | 140/60-13 | D 260 | D 210 | 790 | 165 | 4.660  |
| Pulsion 125 GT          | A1 | 125    | 14,6 | 120/70-14      | 140/60-13 | D 260 | D 210 | 790 | 165 | 4.880  |
| Metropolis 400 SW       | B  | 399    | 36   | 110/70-13 (x2) | 140/70-14 | D-230 | D-240 | 780 | 271 | 10.320 |
| Meropolis GT            | B  | 399    | 36   | 110/70-13 (x2) | 140/70-14 | D-230 | D-240 | 780 | 271 | 9.920  |
| Metropolis 400 Allure   | B  | 399    | 36   | 110/70-13 (x2) | 140/70-14 | D-230 | D-240 | 780 | 271 | 9.620  |
| Metropolis 400 Active   | B  | 399    | 35,6 | 110/70-13 (x2) | 140/70-14 | D-230 | D-240 | 780 | 256 | 9.020  |
| XP400 GT                | A2 | 400    | 36,7 | 110/70-17      | 160/60-15 | D295  | D240  | 815 | 231 | 8.395  |
| XP400 Allure            | A2 | 400    | 36,7 | 110/70-17      | 160/60-15 | D295  | D240  | 815 | 231 | 7.995  |
| PM-01                   | A2 | 125    | 13,8 | 110/70-17      | 150/60-17 | D280  | D240  | 810 | 152 | 3.995  |



PRECIOS DE MOTOS NUEVAS

| MODELO            | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|-------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| MP3 400           | B          | 399        | 35,3     | 110/70-13 (x2)  | 140/70-14     | 2D 258          | D 240        | 785            | 257                  | 10.499 |
| MP3 Sport 400     | B          | 399        | 35,3     | 110/70-13 (x2)  | 140/70-14     | 2D 258          | D 240        | 785            | 257                  | 10.999 |
| MP3 Exclusive 530 | B          | 530        | 44,1     | 110/70-13 (x2)  | 140/70-14     | 2D 258          | D 240        | 790            | 280                  | 12.999 |



MP3 300  
DESDE 6.599 €

QJ MOTOR

|                                                                                                                 |      |     |      |             |             |       |      |      |      |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------|-------------|-------------|-------|------|------|------|-------|
| MB Motor Ibérica S.L.<br>Av. Castellbisbal, 120. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133<br>www.qjmotor.com.es |      |     |      |             |             |       |      |      |      |       |
| SRK 125R                                                                                                        | A1   | 125 | 15   | 100/80-17   | 130/70-17   | D260  | D240 | 785  | n.d. | 3.799 |
| LTR 125                                                                                                         | A1   | 125 | 15   | 100/90-12   | 110/90-12   | D220  | D190 | 760  | 118  | 2.999 |
| MTX 125                                                                                                         | A1   | 125 | 15   | 110/80-14   | 130/70-13   | D240  | D220 | 755  | 138  | 2.999 |
| SRK 125S                                                                                                        | A1   | 125 | 15   | 100/80-17   | 130/70-17   | D260  | D240 | 790  | 143  | 2.999 |
| TRX 125                                                                                                         | A1   | 125 | 11,2 | n.d.        | n.d.        | n.d.  | n.d. | n.d. | n.d. | 2.299 |
| SRV 125                                                                                                         | A1   | 125 | 14,9 | 90/90-17    | 130/90.15   | D-280 | D240 | n.d. | 150  | 2.999 |
| SRV 300                                                                                                         | A2   | 300 | 30,7 | 120/80-16   | 150/80-15   | D280  | D240 | n.d. | 164  | 4.599 |
| Fort 4.0                                                                                                        | A2   | 350 | 34   | 120/70-15   | 150/70-14   | D265  | D265 | 775  | 213  | 5.499 |
| SRK 400                                                                                                         | A2   | 400 | 41   | 110/70 R17  | 140/70 R17  | D260  | D240 | n.d. | 186  | 4.299 |
| SRT 550X                                                                                                        | A2   | 550 | 47,5 | n.d.        | n.d.        | n.d.  | n.d. | n.d. | n.d. | 6.299 |
| SRT 550                                                                                                         | A2   | 550 | 47,5 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | D320  | D260 | 785  | 235  | 5.999 |
| SRV 550                                                                                                         | A2   | 550 | 47,5 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | D320  | D260 | 785  | 206  | 4.999 |
| SRT 700                                                                                                         | A-A2 | 700 | 73   | 120/70-17   | 160/70-17   | D320  | D260 | 795  | 235  | 6.999 |
| SRT 700X                                                                                                        | A-A2 | 700 | 73   | 110/80-19   | 150/70-17   | D320  | D260 | 825  | 240  | 7.499 |
| SRK 700                                                                                                         | A-A2 | 700 | 73   | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | D320  | D240 | n.d. | 196  | 5.999 |
| SRT 800X                                                                                                        | A-A2 | 800 | 76   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | D320  | D260 | n.d. | 254  | 6.999 |
| SRT 800                                                                                                         | A-A2 | 800 | 76   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | D320  | D260 | n.d. | 254  | 6.999 |

ROYAL ENFIELD

|                                                                                                                              |    |     |      |           |           |       |       |     |     |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----|------|-----------|-----------|-------|-------|-----|-----|-------|
| Motorien, S.L.<br>C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330<br>www.royalenfield.com |    |     |      |           |           |       |       |     |     |       |
| Bullet 350 Standard Maroon                                                                                                   | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 5.087 |
| Bullet 350 Standard Black                                                                                                    | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 5.087 |
| Bullet 350 Black Gold                                                                                                        | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 5.187 |
| Meteor 350 Fireball                                                                                                          | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 140/70-17 | D300  | D270  | 765 | 191 | 4.387 |
| Meteor 350 Stellar                                                                                                           | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 140/70-17 | D300  | D270  | 765 | 191 | 4.487 |
| Meteor 350 Supernova                                                                                                         | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 140/70-17 | D300  | D270  | 765 | 191 | 4.587 |
| Hntr 350 Ash                                                                                                                 | A2 | 349 | 20,2 | 110/70-17 | 140/70-17 | D300  | D270  | 790 | 181 | 4.187 |
| Hntr 350 Blue                                                                                                                | A2 | 349 | 20,2 | 110/70-17 | 140/70-17 | D300  | D270  | 790 | 181 | 4.287 |
| Classic 350 Halcyon                                                                                                          | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 4.887 |
| Classic 350 Dark                                                                                                             | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 4.987 |
| Classic 350 Signals                                                                                                          | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 4.987 |
| Classic 350 Chrome                                                                                                           | A2 | 349 | 20,2 | 100/90-19 | 120/80-18 | D300  | D270  | 805 | 195 | 5.087 |
| Scram 411 Graphite Red                                                                                                       | A2 | 411 | 24,3 | 100/90-19 | 120/90-17 | D300  | D240  | 795 | 185 | 4.887 |
| Scram 411 White Flame                                                                                                        | A2 | 411 | 24,3 | 100/90-19 | 120/90-17 | D300  | D240  | 795 | 185 | 4.987 |
| Himalayan Mirage Silver                                                                                                      | A2 | 411 | 24,4 | 90/90-21  | 120/90-17 | D 300 | D 240 | 800 | 199 | 4.987 |
| Himalayan Pine Green                                                                                                         | A2 | 411 | 24,4 | 90/90-21  | 120/90-17 | D 300 | D 240 | 800 | 199 | 5.087 |
| Himalayan Granite Black                                                                                                      | A2 | 411 | 24,4 | 90/90-21  | 120/90-17 | D 300 | D 240 | 800 | 199 | 5.087 |
| Super Meteor 650 Black                                                                                                       | A2 | 648 | 47   | 100/90-19 | 150/80-16 | D320  | D320  | 740 | 241 | 7.247 |
| Super Meteor 650 Green                                                                                                       | A2 | 648 | 47   | 100/90-19 | 150/80-16 | D320  | D320  | 740 | 241 | 7.447 |
| Super Meteor 650 Red                                                                                                         | A2 | 648 | 47   | 100/90-19 | 150/80-16 | D320  | D320  | 740 | 241 | 7.747 |
| Continental GT Rocker Red                                                                                                    | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 199 | 6.987 |
| Continental GT British Racing Green                                                                                          | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 199 | 6.987 |
| Continental GT Slipstream Blue                                                                                               | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 199 | 7.187 |
| Continental GT Dux Deluxe                                                                                                    | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 199 | 7.187 |
| Continental GT Apex Grey                                                                                                     | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 199 | 7.187 |
| Continental GT Mr.Clean                                                                                                      | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 199 | 7.487 |
| Interceptor Canyon Red                                                                                                       | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 6.787 |
| Interceptor Cali Green                                                                                                       | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 6.787 |
| Interceptor Black ray                                                                                                        | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 6.987 |
| Interceptor Barcelona Blue                                                                                                   | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 6.987 |
| Interceptor Black Pearl                                                                                                      | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 6.987 |
| Interceptor Sunset Strip                                                                                                     | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 6.987 |
| Interceptor Mark 2                                                                                                           | A2 | 648 | 47   | 100/90-18 | 130/70-18 | D-320 | D-240 | 790 | 202 | 7.287 |

| MODELO      | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|-------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| SUPER SOCO  |            |            |          |                 |               |                 |              |                |                      |        |
| CU mini     | AM         | eléctr.    | 0,8      | 70/90-12        | 70/90-12      | n.d.            | n.d.         | n.d.           | 50                   | 1.689  |
| CUX         | AM         | eléctr.    | 2,1      | 90/90-12        | 90/90-12      | n.d.            | n.d.         | n.d.           | 64                   | 2.589  |
| TSX 50      | AM         | eléctr.    | 2,5      | 90/80-17        | 110/70-17     | CBS             | CBS          | n.d.           | 72                   | 2.889  |
| TC 50       | AM         | eléctr.    | 2,5      | 90/80-17        | 110/70-17     | CBS             | CBS          | n.d.           | 72                   | 2.889  |
| TX 125      | A1         | eléctr.    | 2,5      | 90/80-17        | 110/70-17     | CBS             | CBS          | n.d.           | 73                   | 2.989  |
| TC 125      | A1         | eléctr.    | 2,5      | 90/80-17        | 110/70-17     | CBS             | CBS          | n.d.           | 72                   | 2.689  |
| TC Max      | A1         | eléctr.    | 5,3      | 90/80-17        | 120/70-17     | CBS             | CBS          | n.d.           | 79                   | 4.499  |
| F01         | A1         | eléctr.    | 4,76     | 90/80-16        | 90/90-14      | CBS             | CBS          | n.d.           | 92                   | 3.389  |
| CPX         | A1         | eléctr.    | 5,4      | 100/80-16       | 110/80-14     | CBS             | CBS          | n.d.           | 107                  | 4.089  |
| CPX Pro     | A1         | eléctr.    | 9,5      | 100/80-16       | 110/80-14     | CBS             | CBS          | n.d.           | 107                  | 5.589  |
| TS Hunter   | A1         | eléctr.    | 3,4      | 100/80-17       | 120/70-17     | n.d.            | n.d.         | n.d.           | 89                   | 3.649  |
| TS Wanderer | A1         | eléctr.    | 3,4      | 100/80-17       | 120/80-17     | CBS             | CBS          | n.d.           | 89                   | 3.489  |

SUZUKI

|                                                                                              |      |       |      |             |             |        |       |      |      |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|------|-------------|-------------|--------|-------|------|------|--------|
| Suzuki Motor Ibérica, S.A.U.<br>C/ Carlos Sainz, 35. Leganés. 28914 Madrid<br>moto.suzuki.es |      |       |      |             |             |        |       |      |      |        |
| Address                                                                                      | A1   | 124   | 8,7  | 90/90-12    | 90/100-10   | D      | T     | 770  | 105  | 2.899  |
| Avenis                                                                                       | A1   | 124   | 8,7  | 90/90-12    | 90/100-10   | D      | T     | 780  | 107  | 2.959  |
| Burgman Street                                                                               | A1   | 124   | 8,6  | 90/90-12    | 100/80-12   | D      | T     | 788  | 112  | 3.099  |
| GSX-S 125                                                                                    | A1   | 125   | 15   | 90/80-17    | 130/70-17   | D      | D     | 785  | 133  | 4.115  |
| GSX-R 125                                                                                    | A1   | 125   | 15   | 90/80-17    | 130/70-17   | D      | D     | 785  | n.d. | 4.565  |
| Burgman 400                                                                                  | A2   | 400   | 29   | 120/70-15   | 150/70-13   | 2D260  | D-210 | 755  | 218  | 7.675  |
| V-Strom 650                                                                                  | A-A2 | 645   | 70   | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-310 | D-260 | 835  | 214  | 7.975  |
| V-Strom 650 XT                                                                               | A-A2 | 645   | 70   | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D 310 | D 260 | 835  | 216  | 9.075  |
| SV 650                                                                                       | A-A2 | 645   | 76,5 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2F-290 | D240  | 785  | 197  | 6.815  |
| SV 650X                                                                                      | A-A2 | 645   | 76,5 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | 2F-290 | D240  | 760  | 197  | 7.615  |
| GSX-8S                                                                                       | A-A2 | 776   | 82   | 120/70 ZR17 | 80/55 ZR17  | 2D     | D     | 810  | 202  | 8.899  |
| V-Strom 800 Tech                                                                             | A-A2 | 776   | 83   | 110/80R19   | 150/70R17   | 2D     | D     | 825  | 223  | 10.699 |
| V-Strom 800DE                                                                                | A-A2 | 776   | 83   | 90/90-21    | 150/70R17   | 2D     | D     | 855  | 230  | 11.799 |
| GSX-S 1000                                                                                   | A    | 999   | 152  | 120/70 ZR17 | 190/50 ZR17 | 2D 310 | D 250 | 810  | 207  | 13.515 |
| Katana                                                                                       | A    | 999   | 152  | 120/70 ZR17 | 190/50 ZR17 | 2D 310 | D 220 | n.d. | 215  | 16.315 |
| GSX-S 1000 GT                                                                                | A    | 999   | 152  | 120/70ZR17  | 190/50ZR17  | 2D 310 | D 240 | 810  | 226  | 16.015 |
| V-Strom 1050 Tech                                                                            | A    | 1.037 | 107  | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D 310 | D 220 | 855  | 236  | 15.999 |
| V-Strom 1050DE                                                                               | A    | 1.037 | 107  | 90/90-21    | 150/70 R17  | 2D 310 | D 220 | 850  | 247  | 16.999 |
| Hayabusa 25 Aniv.                                                                            | A    | 1.340 | 190  | 120/70 ZR17 | 190/50 ZR17 | 2D 320 | D 220 | 800  | 264  | 21.875 |



HAYABUSA 1300  
21.875 €

SYM

|                                                                                                          |    |       |      |            |            |       |      |      |       |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-------|------|------------|------------|-------|------|------|-------|-------|
| Motos Bordoy, S.A.<br>Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133<br>www.sym.com.es |    |       |      |            |            |       |      |      |       |       |
| Jet 14                                                                                                   | AM | 49,5  | n.d. | 100/90-14  | 110/80-14  | D260  | T130 | n.d. | 99    | 2.499 |
| Fiddle                                                                                                   | AM | 49,5  | n.d. | 110/70-12  | 120/70-12  | D260  | T110 | n.d. | 108   | 2.399 |
| Symphony                                                                                                 | AM | 49,5  | n.d. | 110/70-16  | 110/70-16  | D260  | D240 | n.d. | 111   | 2.299 |
| ADX 125                                                                                                  | A1 | 125   | 12,3 | 120/70-13  | 130/70-13  | D260  | D233 | 810  | 138   | 4.299 |
| Fiddle                                                                                                   | A1 | 124,6 | n.d. | 110/70-12  | 120/70-12  | D226  | D220 | n.d. | 117   | 2.999 |
| Jet 14 LC                                                                                                | A1 | 125   | n.d. | 100/90-14  | 110/80-14  | D260  | D220 | n.d. | 128   | 2.999 |
| Jet X                                                                                                    | A1 | 124,6 | n.d. | 100/90-14  | 110/80-14  | D260  | D220 | n.d. | 132   | 3.499 |
| Symphony                                                                                                 | A1 | 124,6 | n.d. | 110/70-16  | 110/70-16  | D260  | D240 | n.d. | 122   | 2.799 |
| Symphony SR                                                                                              | A1 | 124,6 | n.d. | 110/70-16  | 110/70-16  | D260  | D240 | n.d. | 119   | 2.499 |
| Symphony ST                                                                                              | A1 | 124,6 | n.d. | 110/70-16  | 120/80-14  | D260  | D240 | n.d. | 121   | 3.299 |
| Joymax Z+                                                                                                | A1 | 124,9 | n.d. | 120/70-14  | 140/60-13  | D260  | D240 | n.d. | 171   | 4.499 |
| Cruisym Alpha 125                                                                                        | A1 | 125   | n.d. | 120/70-14  | 140/60-13  | D260  | D240 | n.d. | 179   | 4.999 |
| Joyride 300                                                                                              | A2 | 278,3 | n.d. | 120/70-15  | 140/70-14  | F260  | D240 | n.d. | 175   | 4.999 |
| Cruisym Alpha 300                                                                                        | A2 | 278   | n.d. | 120/70-14  | 140/60-13  | D260  | D240 | n.d. | 196   | 5.799 |
| Maxsym 400                                                                                               | A2 | 399   | n.d. | 120/70-15  | 160/60-14  | 2D275 | D275 | n.d. | 229   | 6.999 |
| Maxsym TL 508                                                                                            | A2 | 508   | n.d. | 120/70 R15 | 160/60 R15 | 2D275 | D275 | n.d. | 214,5 | 9.499 |

TRIUMPH

| Triumph Motorcycles España<br>C/ Cabo Rufino Lázaro, 14. Las Rozas. 28232 Madrid • Tfno: 902103823<br>www.triumphmotorcycles.es |      |     |      |             |             |       |       |     |     |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|------|-------------|-------------|-------|-------|-----|-----|--------|
| Speed 400                                                                                                                       | A2   | 398 | 40   | 110/70 R17  | 150/60 R17  | D300  | D230  | 790 | 170 | 5.395  |
| Scrambler 400 X                                                                                                                 | A2   | 398 | 40   | 100/90-19   | 140/80-17   | D320  | D230  | 835 | 179 | 6.095  |
| Trident 660                                                                                                                     | A-A2 | 660 | 81   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F310 | D255  | 805 | 189 | 8.595  |
| Tiger Sport 660                                                                                                                 | A-A2 | 660 | 81   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F310 | D255  | 835 | 206 | 9.695  |
| Daytona 660                                                                                                                     | A-A2 | 660 | 95   | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F310 | D220  | 810 | 201 | 9.995  |
| Street Triple R                                                                                                                 | A    | 765 | 118  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F310 | D-220 | 825 | 168 | 10.795 |
| Street Triple RS                                                                                                                | A    | 765 | 123  | 120/70 ZR17 | 180/55 ZR17 | 2F310 | D-220 | 825 | 166 | 13.395 |
| Tiger 850 Sport                                                                                                                 | A-A2 | 888 | 85   | 100/90-19   | 150/70R17   | 2F320 | D255  | 820 | 192 | 12.195 |
| Tiger 900 GT                                                                                                                    | A-A2 | 888 | 95,2 | 100/90-19   | 150/70R17   | 2F320 | D255  | 810 | 194 | 14.195 |



| MODELO                    | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|---------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| Tiger 900 GT Pro          | A-A2       | 888        | 95,2     | 100/90-19       | 150/70R17     | 2F320           | D255         | 810            | 198                  | 16.195 |
| Tiger 900 Rally Pro       | A-A2       | 888        | 95,2     | 90/90-21        | 150/70R17     | 2F320           | D255         | 850            | 201                  | 17.195 |
| Bonneville T100           | A-A2       | 900        | 65       | 100/90-18       | 150/70 R17    | D310            | D-255        | 790            | 213                  | 11.595 |
| Speed Twin 900            | A-A2       | 900        | 65       | 100/90-18       | 150/70 R17    | F310            | D-255        | 760            | 216                  | 9.795  |
| Scrambler 900             | A-A2       | 900        | 65       | 100/90-19       | 150/70 R17    | D310            | D-255        | 790            | 203                  | 11.295 |
| Speed Triple 1200 RS      | A          | 1.160      | 180      | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2F320           | D-220        | 830            | 198                  | 19.495 |
| Speed Triple 1200 RR      | A          | 1.160      | 180      | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2F320           | D-220        | 830            | 199                  | 21.400 |
| Bonneville T1120          | A          | 1.200      | 80       | 100/90-18       | 150/70 R17    | 2D310           | D-255        | 790            | 224                  | 14.395 |
| Bonneville T1120 Black    | A          | 1.200      | 80       | 100/90-18       | 150/70 R17    | 2D310           | D-255        | 790            | 224                  | 14.395 |
| Bobber                    | A          | 1.200      | 76       | 130/90 B16      | 150/80 R16    | 2D310           | D-255        | 690            | 237                  | 15.995 |
| Speed Twin 1200           | A          | 1.200      | 100      | 120/70 ZR17     | 160/60 ZR17   | 2D305           | D220         | 807            | 196                  | 14.495 |
| Scrambler 1200 X          | A          | 1.200      | 90       | 90/90-21        | 150/50 R17    | 2D310           | D255         | 820            | 228                  | 14.695 |
| Scrambler 1200 XE         | A          | 1.200      | 90       | 90/90-21        | 150/50 R17    | 2D320           | D255         | 870            | 230                  | 16.195 |
| Thruxton RS               | A          | 1.200      | 105      | 120/70 ZR17     | 160/60 ZR17   | 2D310           | D-220        | 810            | 203                  | 17.995 |
| Speedmaster               | A          | 1.200      | 78       | 130/90 B16      | 150/80 R16    | 2D310           | D255         | 705            | 245,5                | 15.995 |
| Tiger 1200 GT Pro         | A          | 1.160      | 150      | 120/70 R19      | 150/70 R18    | 2F320           | D282         | 850            | 245                  | 22.845 |
| Tiger 1200 GT Explorer    | A          | 1.160      | 150      | 120/70 R19      | 150/70 R18    | 2F320           | D282         | 850            | 255                  | 24.795 |
| Tiger 1200 Rally Pro      | A          | 1.160      | 150      | 90/90-21        | 150/70 R18    | 2F320           | D282         | 875            | 249                  | 23.995 |
| Tiger 1200 Rally Explorer | A          | 1.160      | 150      | 90/90-21        | 150/70 R18    | 2F320           | D282         | 875            | 261                  | 25.795 |
| Rocket 3 Storm R          | A          | 2.548      | 167      | 150/80 R17      | 240/50 R16    | 2D320           | D300         | 773            | 291                  | 26.395 |
| Rocket 3 Storm GT         | A          | 2.548      | 167      | 150/80 R17      | 240/50 R16    | 2D320           | D300         | 750            | 294                  | 27.195 |

VESPA

Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950  
www.es.vespa.com

Plaggio España

|                            |    |        |      |           |           |       |       |     |      |        |
|----------------------------|----|--------|------|-----------|-----------|-------|-------|-----|------|--------|
| Primavera 50               | AM | 49     | 3    | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 3.999  |
| Primavera 50 S             | AM | 49     | 3    | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.099  |
| Primavera 50 Touring       | AM | 49     | 3    | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.299  |
| Primavera 50 RED           | AM | 49     | 3    | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.199  |
| Primavera 50 Mickey Mouse  | AM | 49     | 3,1  | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.499  |
| Sprint 50                  | AM | 49     | 3    | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.099  |
| Sprint 50 S                | AM | 49     | 3    | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.199  |
| Primavera 125              | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 4.999  |
| Primavera 125 S            | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.499  |
| Primavera 125 RED          | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.199  |
| Primavera 125 Touring      | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.299  |
| Primavera 125 Pic Nic      | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.799  |
| Primavera 125 Color Vibe   | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.099  |
| Primavera 125 Mickey Mouse | A1 | 124    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.499  |
| Sprint 125                 | A1 | 125    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.099  |
| Sprint 125 S               | A1 | 125    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 5.599  |
| Sprint 125 Justin Bieber   | A1 | 125    | 11   | 110/70-12 | 120/70-12 | D220  | T140  | 790 | n.d. | 6.199  |
| GTS 125                    | A1 | 124    | 14   | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 5.999  |
| GTS Super 125              | A1 | 124    | 14   | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 6.099  |
| GTS Super 125 Tech         | A1 | 124    | 14   | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 6.499  |
| GTS Super 125 Sport        | A1 | 124    | 14   | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 6.299  |
| Elettrica 70               | AM | Eléct. | 5,44 | 110/70-12 | 120/70-11 | D-200 | F-140 | 790 | 130  | 7.199  |
| Elettrica                  | AM | Eléct. | 5,44 | 110/70-12 | 120/70-11 | D-200 | F-140 | 790 | 130  | 6.999  |
| Elettrica RED 45           | AM | Eléct. | 5,44 | 110/70-12 | 120/70-11 | D-200 | F-140 | 790 | 130  | 7.199  |
| Elettrica RED 70           | AM | Eléct. | 5,44 | 110/70-12 | 120/70-11 | D-200 | F-140 | 790 | 130  | 7.399  |
| 946 10 Aniv.               | A1 | 125    | 11   | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 12.000 |
| GTS 300                    | A2 | 278    | 23,8 | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 6.999  |
| GTS Super 300              | A2 | 278    | 23,8 | 120/70-12 | 130/70-12 | D-220 | D-220 | 790 | n.d. | 7.099  |
| GTS Super 300 Sport        | A2 | 278    | 22,3 | 120/70-12 | 130/70-12 | D 220 | D 220 | 790 | n.d. | 7.299  |
| GTS Super 300 Tech         | A2 | 278    | 22,3 | 120/70-12 | 130/70-12 | D 220 | D 220 | 790 | n.d. | 7.499  |
| GTV 300                    | A2 | 278    | 23,8 | 120/70-12 | 130/70-12 | D 220 | D 220 | 790 | n.d. | 7.499  |

VOGE

C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330  
vogespain.es

Onetron Motos

|           |    |           |      |             |             |        |       |     |     |       |
|-----------|----|-----------|------|-------------|-------------|--------|-------|-----|-----|-------|
| ER10      | A1 | eléctrica | 8,1  | 110/70-17   | 140/60-17   | D280   | D220  | 800 | 122 | 5.889 |
| SR 1      | A1 | 124,9     | 11,5 | 110/70-14   | 130/70-13   | D240   | D220  | 775 | 139 | 2.787 |
| 125 R     | A1 | 124,8     | 15   | 110/70 R17  | 140/60 R17  | D276   | D220  | 795 | 136 | 2.887 |
| SR4 Max   | A2 | 349,8     | 28,5 | 120/70-15   | 150/70-14   | 2D265  | D265  | 761 | 213 | 5.787 |
| 300 R     | A2 | 292       | 28,5 | 110/70 ZR17 | 150/60 ZR17 | 2D-300 | D-220 | 790 | 170 | 3.787 |
| 300 AC    | A2 | 292       | 28,5 | 110/70 ZR17 | 150/60 ZR17 | 2D-300 | D-220 | 790 | 170 | 3.787 |
| 300 DS    | A2 | 292       | 28,5 | 110/80 ZR17 | 150/60 ZR17 | D-300  | D-220 | 821 | 170 | 3.987 |
| 300 Rally | A2 | 292       | 28,5 | 3,00-21     | 5,10-18     | D-265  | D-220 | 915 | 158 | 4.487 |
| 300 ACX   | A2 | 292       | 28,5 | 110/70-17   | 150/60-17   | 2D300  | D220  | 798 | 170 | 4.187 |
| 350 AC    | A2 | 321,8     | 40,7 | 110/70-17   | 150/60-17   | D298   | D240  | 760 | 165 | 4.787 |
| 525 R     | A2 | 494       | 47,6 | 120/70 R17  | 160/60 R17  | D298   | D240  | 785 | 198 | 5.287 |
| 525 AC    | A2 | 494       | 47,5 | 120/70 ZR17 | 160/60 ZR17 | D298   | D240  | 790 | 198 | 5.587 |
| 525 ACX   | A2 | 494       | 47,6 | 110/80-19   | 150/70-17   | 2D-298 | D-240 | 840 | 198 | 5.987 |
| 525 DSX   | A2 | 494       | 47,6 | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-298 | D-240 | 830 | 190 | 6.187 |
| 650 DS    | A2 | 652       | 47,5 | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-298 | D-240 | 820 | 219 | 7.187 |
| 650 DSX   | A2 | 652       | 47,5 | 110/80 R19  | 150/70 R17  | 2D-298 | D-240 | 820 | 219 | 7.487 |

YAMAHA

C/ Montsia1. Parc de Negocis Mas Blau. El Prat de Llobregat . 08820 Barcelona • Tfno: 93 5576000  
www.yamaha-motor.eu

Yamaha Motor España

|                    |    |     |      |                 |           |       |       |     |     |       |
|--------------------|----|-----|------|-----------------|-----------|-------|-------|-----|-----|-------|
| Neo's              | AM | 49  | 3,1  | 120/70-12       | 130/70-12 | D-190 | F-110 | 790 | 95  | 2.999 |
| D'elight           | A1 | 124 | 7,2  | 90/90-12        | 90/90-12  | D-180 | F-130 | 755 | 98  | 3.199 |
| NMax 125           | A1 | 125 | 12,2 | 110/70-13       | 130/70-13 | D-230 | D-230 | 765 | 127 | 3.499 |
| Tricity 125        | A1 | 125 | 12,2 | 90/80 - 14 (x2) | 130/70-13 | D     | D     | 785 | 168 | 4.499 |
| MT-125             | A1 | 125 | 15   | 100/80-17       | 130/70-17 | D-292 | D-230 | 810 | 138 | 5.499 |
| X-Max 125          | A1 | 124 | 14,3 | 120/70-15       | 140/70-14 | D267  | D245  | 792 | 169 | 5.499 |
| X-Max 125 Tech Max | A1 | 124 | 14,3 | 120/70-15       | 140/70-14 | D-267 | D-245 | 795 | 175 | 6.099 |
| XSR 125            | A1 | 124 | 14,9 | 110/70-17       | 140/70-17 | D267  | D220  | 815 | 140 | 4.999 |
| XSR 125 Legacy     | A1 | 124 | 14,9 | 110/70-17       | 140/70-17 | D267  | D220  | 815 | 140 | 5.499 |

| MODELO                   | CON CARNET | CILINDRADA | POTENCIA | RUEDA DELANTERA | RUEDA TRASERA | FRENO DELANTERO | FRENO TRASEO | ALTURA ASIENTO | PESO VACÍO DECLARADO | PRECIO |
|--------------------------|------------|------------|----------|-----------------|---------------|-----------------|--------------|----------------|----------------------|--------|
| R 125                    | A1         | 125        | 15       | 100/80-17       | 130/70-17     | D292            | D230         | 818            | 142                  | 5.799  |
| X-Max 300                | A2         | 292        | 20,6     | 120/70-15       | 140/70-14     | D-267           | D-245        | 795            | 179                  | 6.499  |
| X-Max 300 Tech Max       | A2         | 292        | 20,6     | 120/70-15       | 140/70-14     | D-267           | D-245        | 795            | 179                  | 7.199  |
| Tricity 300              | B          | 292        | 20,6     | 120/70-14(x2)   | 140/70-14     | D-267           | D-267        | 795            | 239                  | 8.999  |
| MT-03                    | A2         | 321        | 42       | 110/70-17       | 140/70-17     | D-298           | D-220        | 780            | 168                  | 6.399  |
| R3                       | A2         | 321        | 42       | 110/70-17       | 140/70-17     | D-298           | D-220        | 780            | 169                  | 6.799  |
| TMax 560                 | A2         | 562        | 47,6     | 120/70R15       | 160/60R15     | 2D-267          | D-282        | 800            | 218                  | 13.990 |
| TMax 560 Tech Max        | A2         | 562        | 47,6     | 120/70R15       | 160/60R15     | 2D-267          | D-282        | 800            | 218                  | 16.299 |
| R6 Race                  | A          | 599        | 129      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-310          | D-220        | 850            | 189                  | 14.099 |
| R6 GYTR                  | A          | 599        | 118      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-320          | D220         | 850            | 190                  | 19.649 |
| MT-07                    | A          | 689        | 74,8     | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-282          | D-245        | 805            | 184                  | 7.999  |
| MT-07 Pure               | A          | 689        | 74,8     | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-282          | D-245        | 805            | 184                  | 7.499  |
| XSR 700                  | A-A2       | 689        | 74,8     | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-282          | D-245        | 835            | 188                  | 8.499  |
| XSR 700 Legacy           | A-A2       | 689        | 74,8     | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-282          | D-245        | 855            | 190                  | 9.299  |
| XSR 700 XTribute         | A-A2       | 689        | 74,8     | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-282          | D-245        | 855            | 186                  | 8.999  |
| Tracer 7                 | A-A2       | 689        | 73,4     | 120/70 R17      | 180/55 R17    | 2D 282          | D 245        | 840            | 196                  | 9.299  |
| Tracer 7 GT              | A-A2       | 689        | 73,4     | 120/70 R17      | 180/55 R17    | 2D 282          | D 245        | 835            | 210                  | 10.299 |
| Ténéré 700               | A          | 689        | 73,4     | 90/90 R21       | 150/70 R18    | 2D-282          | D-245        | 875            | 205                  | 10.999 |
| Ténéré 700 Extreme       | A-A2       | 689        | 73,4     | 90/90 R21       | 150/70 R18    | 2D-282          | D-245        | 910            | 205                  | 11.899 |
| Ténéré 700 Rally Edition | A          | 689        | 73,4     | 90/90 R21       | 150/70 R18    | 2D-282          | D-245        | 895            | 203                  | 12.599 |
| Ténéré 700 World raid    | A          | 689        | 73,4     | 90/90 R21       | 150/70 R18    | 2D-282          | D-245        | 890            | 220                  | 13.099 |
| Ténéré 700 Explore       | A          | 689        | 73,4     | 90/90 R21       | 150/70 R18    | 2D-282          | D-245        | 890            | 219                  | 11.799 |
| R7                       | A-A2       | 689        | 73,4     | 120/70ZR17      | 180/55ZR17    | 2D-298          | D-245        | 835            | 188                  | 9.799  |
| Tracer 9                 | A          | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D 245        | 810            | 214                  | 12.499 |
| Tracer 9 GT              | A          | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D 245        | 810            | 220                  | 15.099 |
| Tracer 9 GT+             | A          | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D 245        | 820            | 223                  | 17.199 |
| Niken GT                 | A          | 847        | 115      | 120/70 R15(x2)  | 190/55 R17    | 2D-298          | D-282        | 820            | 267                  | 19.599 |
| MT-09                    | A          | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D-245        | 815            | 191                  | 10.999 |
| MT-09 SP                 | A          | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D-245        | 820            | 193                  | 12.999 |
| XSR 900                  | A-A2       | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D-245        | 830            | 197                  | 11.999 |
| XSR 900 GP               | A          | 890        | 119      | 120/70 ZR17     | 180/55 ZR17   | 2D-298          | D-245        | 835            | 200                  | 14.099 |
| MT-10                    | A          | 998        | 165,9    | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2D-320          | D-220        | 835            | 214                  | 17.999 |
| MT-10 SP                 | A          | 998        | 165,9    | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2D-320          | D-220        | 835            | 214                  | 21.399 |
| R1                       | A          | 998        | 200      | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2D-320          | D-220        | 855            | 199                  | 23.099 |
| R1 GYTR                  | A          | 998        | 200      | 120/70 ZR17     | 190/55 ZR17   | 2D-320          | D-220        | 855            | 199                  | 28.299 |
| R1 M                     | A          | 998        | 200      | 120/70 ZR17     | 200/55 ZR17   | 2D-320          | D-220        | 860            | 200                  | 30.899 |



**DIRECTOR**

Alejandro Méndez  
(amendez@grupov.es)

**DIRECTOR DE PUBLICIDAD**

Carlos Martín  
(cmartin@grupov.es)

**MAQUETACIÓN**

Luis Montero

**FOTOMECÁNICA**

Carlos Esteso y Roberto del Barco

**SECRETARIA DE REDACCIÓN**

Elena García

**COLABORAN EN ESTE NÚMERO**

**Redacción**

Jesse Mach, Luis López Lozano,  
Carlos Larreta y José Armando Gómez

**Fotografía**

Israel Gardyn  
**Banco de imágenes**  
Shutterstock



**EDITOR**

Martín Gabilondo Viqueira

**DIRECTOR COMERCIAL**

Sergio Herráez

**DIRECTOR DE PRODUCCIÓN  
Y DISTRIBUCIÓN**

Martín Gabilondo Sánchez

**DIRECTORA FINANCIERA**

María Pérez Acín

**DIRECTOR DE ARTE**

Javier Corral

**REDACCIÓN,  
PUBLICIDAD  
Y SUSCRIPCIONES**

suscripciones@grupov.es  
c/ Valportillo Primera, 11  
28108 Alcobendas (Madrid)  
Tel. 91 662 21 37  
Fax 91 662 26 54  
www.grupov.es

**E-MAIL**

motos@grupov.es

**IMPRIME**

Rotocobri

**DISTRIBUYE**

S.G.E.L. Avda. Valdelaparra, 29  
28108 Alcobendas (Madrid)  
Tel. 91 657 69 00

**DEPÓSITO LEGAL**

M-25881-2014

**PUBLICACIÓN CONTROLADA  
POR**



**NOTA**  
Las opiniones, notas y comentarios son responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Canarias: 3,14 euros (Sobretasa aérea).

Nueve medidas nuevas para el Continental ContisCoot

**CONTINENTAL CONTISCOOT**

El fabricante alemán lanza nueve medidas nuevas para su modelo ContiSoot. Estos nuevos neumáticos cubren el segmento de scooter pequeños desde 3,5-10" así como las más populares como 130/60-13". Estas nuevas medidas continuarán incorporándose durante el cuarto trimestre de 2024, lo que posiciona al ContiSoot con un total de 32 medidas frontales y traseras, de llanta entre 10 y 16 pulgadas", y satisface las demandas de virtualmente todos los scooter de 50 a 350 cc.

DESDE  
**9.192  
EUROS**



**VOGE 900DSX EURO 5+**

El fabricante asiático anuncia el precio de la versión MY2025 de su 900DSX, disponible en 3 colores a partir de febrero de 2025. El modelo 2025, recibe la homologación Euro 5+, mantiene su compromiso con la calidad y el alto equipamiento, y ofrece también una versión limitada a 35 kW para usuarios de carnet A2. El precio de venta estimado es de 9.192 €, y, al igual que la actual versión Euro 5, Voge ofrece el juego de maletas originales y top case por 898 €.



**MUSEO DE LA MOTO "MADE IN SPAIN"**

El Museo de la Moto 'Made in Spain' anuncia su reapertura al público desde el 13 de septiembre, después de un proceso de renovación que promete sorprender a todos los amantes del motociclismo y la historia de la moto española. Tras varios meses de trabajos de mejora, la reapertura marca una nueva etapa para el museo, que ha ampliado su colección y renovado su exhibición para ofrecer una experiencia más inmersiva, educativa y visualmente impactante a sus visitantes.



**VISTO EN INTERNET**

**FIM HARD ENDURO  
RED BULL EN EE.UU.**

El Mundial de Hard Enduro celebró una de sus últimas pruebas en EE.UU. hace pocas semanas. ¿Aún no sabes lo que es? Este clip te da una

ligera idea de su dureza.  
<https://youtu.be/-nGT3uicoJQ>



**MARQUEZ VUELVE A GANAR**

Ha sido un duro camino de casi 3 años sin hacerlo pero Marc Márquez vuelve a ganar en MotoGP, y ya van 2 veces seguidas. Aquí tienes un resumen de ellas.  
<https://www.motogp.com/es/videos/2024/09/13/rewind-de-la-sequia-al-diluvio/508207>

**WSBK FRANCIA HIGHLIGHTS**

La última cita del Mundial de WSBK celebrada en Magny Cours fue un desastre para los "3 grandes". Aquí, un vídeo resumen.  
<https://youtu.be/AIBN0aj9y7o>





# ¡Ya en tu quiosco!

EL AUTOMÓVIL SIN SECRETOS  
EN LA MEJOR REVISTA

SOLO  
**1'99**  
€



ENCUENTRA TU COCHE EN LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA Y ACTUALIZADA





**TRANSALP**

# Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo.

**The Power of Dreams. \***







DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPA CONEJUNIA GRUPA CONEJUNIA GRUPA CONEJUNIA GRUPA CONEJUNIA

o de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o,ano,OBergatorio,ano,OBergatorio,ano,OBergatorio,ano,OBergatorio

gatorio,ano,OBergatorio,ano,OBergatorio,ano,OBergatorio,ano,OBergatorio